This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

UC-NRLF
$B 48 116
DD
21
H7
YC 37108
Digitized by Google

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.
RECEIVED BY EXCHANGE
Class

Digitized by Google

Ostdeutsche Stadtlagen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Königlichen Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Ernst Hoffmann

aus Kattowitz.

Kattowitz 1907.

Druck von Gebrüder Böhm, Buch- und Steindruckerei.

Digitized by Google

DD21
H7

Digitized by Google

Meinen lieben Eltern gewidmet.

186575

Digitized by Google

Zum Druck genehmigt:

Dr. **Sudhaus,**
z. Zt. Dekan.

17. Juli 1907.

Digitized by Google

OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

Einleitung.

In der folgenden Arbeit sollen die ostdeutschen Städte ihrer Lage nach behandelt werden. Wenn man von der Lage einer Stadt spricht, muss man zweierlei unterscheiden: die topographische oder besondere Lage einerseits und die allgemeine oder Verkehrslage andererseits. Diese Unterscheidung hat Ratzel vorgenommen. An einem Beispiel, das zwar nicht aus unserem engeren Gebiete genommen ist, aber doch so lehrreich erscheint, dass ich glaubte es heranziehen zu sollen, möge der Unterschied der beiden Arten von geographischer Lage erörtert werden, Kiel und Hamburg. Kiel hat von der Natur den denkbar günstigsten Hafen beschert erhalten: die Kieler Bucht schneidet tief ins Land ein, die Wassertiefe ist auch im innern Teile des Hafens so gross, dass die grössten Schiffe hier ankern können. Hamburg dagegen ist über 100 km vom offenen Meere entfernt, die Elbe musste, um für grosse Schiffe passierbar zu werden, vertieft, ganz neue Hafenbecken mussten ausgehoben werden, um für die Menge der im Hafen verkehrenden Schiffe Raum zu schaffen. Trotzdem reicht die Bedeutung von Kiels Handelshafen an den Hamburger bei weitem nicht heran, da Kiel von den grossen Verkehrswegen des Weltmeeres zu weit entfernt ist, als dass es mit Hamburg in Konkurrenz treten könnte. Ausserdem erschliesst die Wasserstrasse der Elbe Hamburg ein grosses natürliches Hinterland, während bei Kiel eine solche natürliche und billige Wasserstrasse, wie sie Hamburg besitzt, fehlt. Während also Kiel die günstigere besondere Lage besitzt, hat Hamburg den Vorteil der besseren Verkehrslage, und letztere ist für die Bedeutung entscheidend gewesen. Daneben greift aber in die Entwickelung einer Stadt oft der Gang der Geschichte ein, wenn z. B. durch Veränderung der politischen Grenzen einer Stadt ein neues Hinterland erschlossen oder aber das bisher von ihr beherrschte genommen wird.

Über die geographische Lage der Städte ist vielfach gearbeitet worden. Hettner hat über den gegenwärtigen Stand

Digitized by Google

der Frage zusammenfassend berichtet. (Geographische Zeitschrift, hgg. v. Hettner. I. Jahrg. 1895, S. 361 ff.) Von neueren Arbeiten sind zur Vorbereitung neben Hettners Abhandlung folgende benutzt: Kohl, Über den Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen, 1841, und desselben Verfassers „Konstantinopel" in: Die geographische Lage der Hauptstädte Europas, Leipzig 1874. Kohl behandelt hauptsächlich den Einfluss der Verkehrslage, ohne durchweg auf die besondere Lage der Städte gebührend einzugehen. Neue Gedanken gab Ratzel (Die geographische Lage der grossen Städte); seine Anregungen sind öfters massgebend gewesen. Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung hat Hahn behandelt (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. I, 1886). Für die Städte Schlesiens stand zur Verfügung J. Partsch, Schlesien, besonders Bd. II, 1. Auf die Posenschen Städte geht ein Schmidt in seiner „Geschichte des Deutschtums im Lande Posen", Bromberg 1904, auf die von Ost- und Westpreussen Ewald (Die Eroberung Preussens durch die Deutschen, Bd. 1—4, Halle 1872—86). Die pommerschen Städte sind gestreift in Kratz, Die Städte der Provinz Pommern, Abriss ihrer Geschichte, zumeist nach Urkunden, Berlin 1865. Wo ich glaubte, die Veränderungen der Einwohnerzahl zur Veranschaulichung des Einflusses der Lage auf das Wachstum heranziehen zu sollen, sind die Angaben meist der Preussischen Statistik, zum Teil auch Neumanns Ortslexikon entnommen.

Das Hauptmaterial für die Lösung der Aufgabe bot die Karte des Deutschen Reiches im Maßstab 1:100 000, die Messtischblätter in 1:25 000 konnten bei der grossen Anzahl der in Betracht kommenden Städte nicht immer benutzt werden.

Über die Abgrenzung des Gebietes der Untersuchung ist zu bemerken, dass die Städte östlich der Linie Odermündung, untere und mittlere Oder, Müllroser Kanal, Spree, preussisch-sächsische Landesgrenze behandelt sind, also die von Ost- und Westpreussen, Posen, Schlesien sowie eines Teiles von Brandenburg und Pommern. Dass die Städte Schlesiens, besonders die oberschlesischen, vielfach ausführlicher behandelt sind als vielleicht ihrer Wichtigkeit zukommt, liegt daran, dass eine grössere Anzahl derselben dem Verfasser durch Augenschein bekannt sind.

Digitized by Google

Inhalts-Übersicht.

Der Stoff ist in zwei Hauptteile gegliedert; der erste befasst sich mit den Städten, deren Lage durch natürliche Merkmale der Örtlichkeit gekennzeichnet ist. Es sind das zunächst die an Flüssen gelegenen Städte, die je nach ihren Beziehungen zu dem Flusse in vier Unterabteilungen eingereiht sind. Im zweiten Abschnitt folgen die durchweg an Flussmündungen entstandenen Seestädte, im dritten die verschiedenen Typen der zahlreichen Städte an Seen und Teichen entsprechend der Einteilung, die Hahn vorgenommen hat. Ein weiteres Kapitel behandelt die Ansiedelungen an Sümpfen und Mooren; hier ist unterschieden zwischen den Brüchen in den alten Flusstälern einerseits und den kleineren Sumpf- und Moorgebieten andererseits, da beide Kategorien verschiedene Einflüsse auf Verkehr und Siedelungen ausgeübt haben. Der fünfte Abschnitt betrachtet die an Gebirgen und Bergen liegenden Städte, die je nach ihrer Lage zum Gebirge in vier Arten zerfallen. Der letzte Teil endlich umfasst die Orte, deren jetzige oder frühere Bedeutung auf der Ausnutzung der Schätze des Bodens beruht.

Eine Schwierigkeit bei der Einteilung bildete der Umstand, dass bei vielen Städten mehrere Lagemerkmale nebeneinander wirksam sind. Es ist in diesen Fällen nach Möglichkeit versucht worden, die entscheidende Ursache aufzusuchen, doch liessen sich Wiederholungen nicht ganz vermeiden.

Der zweite Hauptteil beschäftigt sich mit denjenigen Städten, für deren Lage natürliche Bedingungen nicht ausfindig gemacht werden konnten. Zumeist sind es die spekulativen Gründungen in der heutigen Provinz Posen, sodann einige Orte, die kirchlichen Einrichtungen ihre Entstehung oder ihre Blüte verdanken. Angereiht sind die Städte, die in keiner der bisher behandelten Kategorien untergebracht werden konnten.

Digitized by Google

Erster Hauptteil.

Natürliche Bedingungen.

1. Abschnitt.

Städte an Flüssen.

a) Günstige Übergangsstellen.

I. Nahe an den Fluss herantretende Hügel engen das Flusstal ein und erleichtern den Übergang.

Von grosser Anziehungskraft für städtische Ansiedelungen sind die Flüsse gewesen: die Mehrzahl der Städte unseres Gebietes liegt am Wasser, den Vorteil, den die Wasserkraft als Triebkraft für Mühlen u. s. w. bietet, und den der Fischerei ausbeutend. Handelt es sich um schiffbare Flüsse, so kommen Verkehrsrücksichten mit in Betracht. Nur wenige Städte jedoch begnügen sich mit der Ausnützung dieser Vorteile. Bei den meisten kreuzen den Verkehr auf dem Flusse und am Fluss entlang andre Verkehrslinien, die rechtwinklig auf den Fluss stossen.

Die Flüsse und ihre Täler bilden für den, der von einem Ufer zum andern will, ein Hindernis, [1]) bei dessen Überwindung ein Aufenthalt entstand, wenn im Frühjahr oder im Herbst Hochwasser das Tal des Flusses erfüllte oder wenn man zur Winterszeit auf das Eintreten des Frostes warten musste, der eine feste, natürliche Brücke über das Wasser schafft. So wurden an solchen Stellen, die zum Überschreiten des Flusses geeignet waren, Unterkunftshäuser für Mensch und Tier errichtet, Handwerker siedelten sich an, um die auf der langen Reise

[1]) Diese Ausführungen nach Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene, S. 105 f.

Digitized by Google

entstandenen Schäden an Wagen und Geschirr der Pferde auszubessern. Waren solche Einrichtungen einmal vorhanden, so gewann die Übergangsstelle erhöhte Bedeutung, der wohl häufig durch Anlage von Befestigungen Rechnung getragen wurde. Hier entstand dann allmählich eine Stadt. Natürlich suchte man sich zum Überschreiten der Flüsse Stellen aus, an denen der Übergang durch die natürliche Beschaffenheit der Örtlichkeit erleichtert wurde. Dies kann auf verschiedenen Wegen geschehen. Hahn [1]) hat zuerst darauf hingewiesen, dass an den — im Verhältnis zur Wassermenge des Flusses oft aussergewöhnlich breiten — Flusstälern der Punkt besonders günstig sei, „wo die Diluvialplatten von beiden Seiten her näher zusammentreten, das Tal mit seinen Flussverzweigungen und Versumpfungen einengen und dadurch den Übergang über das Tal und den Fluss erleichtern". [2]) Und in der Tat finden wir den Vorteil einer solchen Lage, die es gestattet, auf festem, trocknem Boden an den Fluss heranzukommen und ihn dann an seiner schmalsten Stelle bequem zu überbrücken, von einer grossen Zahl von Städten ausgenutzt. Besonders förderlich für das Gedeihen einer Stadt wird es sein, wenn wie z. B. bei Frankfurt a. O. auf eine weite Strecke gerade der Punkt, wo die Stadt entstanden ist und entstehen musste, der einzige ist, der für einen bequemen Übergang in Frage kommt, weil die Strassen dann gezwungen sind, an dieser Stelle den Fluss zu überschreiten.

Frankfurt liegt an der Stelle der Oder, wo auf beiden Ufern Hügel bis nahe an den Strom herantreten; unterhalb wie oberhalb von Frankfurt treten sie bald wieder zurück, so dass z. B. bei Göritz und Lebus der Übergang bedeutend schwieriger sich gestalten würde. In dieser günstigen Lage konnte sich die 1253 gegründete Stadt bald zu einem bedeutenden Handelsplatz entwickeln und die Nachbarstädte überflügeln. Die Strassen [3]) von Berlin und Leipzig überschritten hier die Oder, von hier ging es nach Drossen, wo die Strassen nach Landsberg a. W. und über Zielenzig-Meseritz nach Posen sich

[1]) a. a. O. S. 106.

[2]) „wo .... erleichtern": Hettner, Die Lage der menschlichen Siedelungen. (Geogr. Zeitschr. I, S. 365.)

[3]) S. die Karte zu: Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstrassen in Deutschland. Peterm. Mitt. Bd. LII, 1906, S. 49 ff.

Digitized by Google

abzweigten; nach Posen kam man auch über Reppen und Krossen, wo die Strassen von Breslau über Neumarkt und von Sagan über Naumburg einmündeten. Die Warenzüge von Breslau her[1]) benutzten vielfach bis Frankfurt den Wasserweg, dann die Landstrasse bis zur Spree und dann wieder das Schiff. Heute ist Frankfurt bemerkenswert als Handels- und Industriestadt sowie als Bahnknotenpunkt, da sich hier von der Strecke Berlin—Breslau Linien nach Reppen, Kottbus und Werbig abzweigen.

Es sollen nun die an der Oder und ihren Nebenflüssen gelegenen Städte daraufhin untersucht werden, ob bei ihnen ähnlich günstige Vorbedingungen wie bei Frankfurt vorhanden sind.

1. Brückenstädte im Flussgebiet der Oder.

Die Höhenzüge, welche die Oder von ihrem Eintritt in das preussische Gebiet an rechts und links begleitet haben, nähern sich bei Ratibor so sehr, dass man schon früh an dieser Stelle die Oder überschritt. Noch heute strahlen hier viele Strassen zusammen (von Kosel, Leobschütz, Jägerndorf, Troppau, Rybnik), die im Verein mit zwei Bahnlinien, die bei Ratibor die wichtige Strecke Breslau—Oderberg—Wien erreichen, die Stadt zu einem lebhaften Verkehrszentrum machen (1905: 32 690 Ew.). Bei Ratibor wird die Oder schiffbar; dieser Punkt ist wie alle Punkte, wo der Verkehr seine Mittel wechseln muss, von besonderer Wichtigkeit, daher auch häufig durch grössere Städte bezeichnet. Kosel, der nächste Ort, wo der diluviale Boden das Odertal einengt, hat gegen früher an Bedeutung sehr verloren. Einst war es ein wichtiger Strassenkreuzungspunkt und durch starke Festungswerke geschützt. Die Eisenbahn hat jedoch andre Wege eingeschlagen und berührt Kosel nur mit einem minder wichtigen Schienenstrange, während die Hauptlinien bei dem 6 km entfernten Dorfe Kandrzin sich treffen.

Brieg. Die Stadt ist, vor Hochwasser geschützt, auf dem linken Oderufer angelegt, während das niedrig gelegene rechte Ufer den Gefahren der Überschwemmungen ausgesetzt

[1]) Cf. F. Heller, Die Handelswege Innerdeutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig. Diss. Leipzig 1884, S. 35 f.

Digitized by Google

ist. Oberhalb von Brieg erschweren die zahlreichen Arme, die der Fluss besonders von der Mündung von Neisse und Stober an bildet, den Übergang.

Von geringerer Bedeutung ist Ohlau, an der Ohle da gelegen, wo diese sich der Oder auf weniger als 1 km nähert, dann aber plötzlich umbiegt und noch 30 km weit der Oder parallel fliesst, mit der sie sich erst bei Breslau vereinigt. Die Nähe der beiden Städte Breslau und Brieg, die die Verkehrswege beherrschen, hat Ohlau nicht recht emporkommen lassen.

Der Übergang über die Oder bei Breslau[1]) ist bereits ausserordentlich alt, wie Ausgrabungen und Münzenfunde beweisen; die erste urkundliche Erwähnung Breslaus fällt jedoch erst ins Jahr 1000. Gewiss musste die Stelle, wo heute Breslau liegt, zur Überschreitung der Oder und zur Anlage einer Siedelung einladen. Einmal ist der Übergang über die Oder hier bequem: fester und trockener Boden stösst unmittelbar an die Ufer des Stromes, in dem sich verschiedene Inseln erheben, die den Verkehr von einem Ufer zum andern vermitteln. Ferner empfahl sich der Ort durch die Sicherheit seiner Lage: im N und NO deckte die Stadt der Stromlauf der „alten Oder", welche Breslau in weitem Bogen umfliesst, während im Süden den Schutz die Ohle übernahm, die Herzog Heinrich V. Ende des 13. Jahrhunderts um die Stadt herumgeleitet hatte. Heute befindet sich ihre Mündung am östlichen Ende des Stadtgebietes, doch lässt sich der alte Lauf in den Strassennamen noch gut verfolgen. Soviel über die topographische Lage. Auch die Verkehrslage ist äusserst günstig. Wie zwischen Ohlau und Breslau das breite Tal, das Oder und Ohle gemeinsam benutzen, von jedem Hochwasser in einen weiten See verwandelt wird, so ist auch unterhalb Breslaus bis Auras der Übergang schwierig. So werden die Strassen auf die Benutzung der Breslauer Oderbrücken hingewiesen. Ihnen streben die Wege von den Pässen der Sudeten zu, sie treffen zusammen mit der Strasse des Jablunkapasses, die an der Oder entlang lief und weiter über Neumarkt—Görlitz nach Sachsen führte. Die Strassen von Danzig und Thorn erreichten Breslau über

[1]) Vergl. J. Partsch, Lage und Bedeutung Breslaus in: „Breslau. Lage, Natur und Entwickelung. Eine Festgabe, dem XIII. Deutschen Geographentag dargeboten vom Ortsausschusse." S. 1—29.

Digitized by Google

Militsch, andre verbanden es mit Krakau und Kiew. Durch die Verleihung des Stapelrechtes unterstützt, nahm Breslaus Handel einen hervorragenden Aufschwung, hatte die Stadt doch vermöge ihrer Lage den Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen Europas zu vermitteln. Neben den Landstrassen begann seit dem 16. Jahrhundert der Schiffsverkehr auf der Oder immer wichtiger zu werden, der sich dann gegen Ende des 17. Jahrhunderts durch die Erbauung des Friedrich-Wilhelms-Kanals und die dadurch hergestellte Verbindung mit der Elbe noch weiter hob. Aber inzwischen hatte Breslaus Handel schon schwere Einbusse erlitten durch die Konkurrenz der aufblühenden polnischen Handelsstädte. Dazu kam, dass seit 1697, nachdem Kurfürst August der Starke von Sachsen den Thron Polens bestiegen hatte, Breslau durch Leipzig ein Teil seiner alten Vermittlerrolle genommen ward. Noch schlimmer war Breslau daran, als nach dem ersten schlesischen Kriege an den neuen Grenzen Zollschranken den Handel empfindlich beschränkten. Allein der grossartige Aufschwung, den ganz Schlesien unter der preussischen Herrschaft genommen hat, bot seiner Hauptstadt reichen Ersatz für den Verlust seines alten Handels. Breslaus heutige Bedeutung beruht vorwiegend darauf, dass es die Hauptstadt einer Provinz ist, die, an Areal die erste, an Einwohnerzahl die zweite Stelle unter den Provinzen des Staates einnehmend, sich auszeichnet durch grosse Fruchtbarkeit des Bodens und reiche Mineralschätze. Hier treffen die Bahnlinien der Provinz zusammen, hier ist der politische und kommerzielle Mittelpunkt Schlesiens. Wie alle Grossstädte ist auch Breslau (1905: 470 900 Einwohner) ein Sitz der Grossindustrie, der Rohstoffe und Brennmaterial auf den zahlreichen Land- und auf dem Wasserwege der Oder bequem zugeführt werden können.

Bei Auras (Kr. Wohlau) wird das Odertal schmäler, die Ufer höher; hier wie bei Dyhernfurth befinden sich wieder günstige Übergangsplätze, deren Entwickelung jedoch durch das nahe Breslau unterbunden ward.

Das unbedeutende Städtchen Köben liegt auf dem hohen linken Oderufer, eine Fähre vermittelt den Verkehr nach der östlichen Seite.

Bei Fürstenberg (Kr. Guben) hat man die breite Niederung benutzt, um eine Kanalverbindung zwischen Oder und Spree

Digitized by Google

herzustellen. Der lebhafte Verkehr spiegelt sich in der Entwickelung der Stadt wieder. Die Einwohnerzahl stieg von 1450 im Jahre 1816 auf 6140 im Jahre 1905.

Ein beliebter Übergangspunkt war früher Lebus; es galt als „Schlüssel zum Piastenreich“,[1]) bis das 1253 gegründete Frankfurt, wo der Übergang über die Oder viel leichter ist, es endgültig aus dieser Stellung verdrängte. Jetzt ist es wie das benachbarte Göritz, wo eine Fähre nach dem linken Ufer führt, ein kleines Landstädtchen ohne Bedeutung für den Verkehr.

Zehden (Kr. Königsberg i. Nm.) liegt am Rande der Höhenzüge, die sich um nahezu 40 m über das Niveau der Oderniederung erheben. Südlich von Zehden treten sie bis dicht an den Strom heran, der hier die Insel Neuenhagen umfliesst. Da diese sich sowohl nach N (gegenüber von Oderberg), als auch nach S (gegenüber von Freienwalde) dem linken Ufer erheblich nähert, können hier Strassen und Eisenbahnen die Oder leicht überschreiten. Der gleiche Fall tritt bei Schwedt ein, wo ähnlich wie bei Frankfurt die Diluvialplatten von beiden Ufern her nahe zusammenrücken. Weniger günstig ist die Lage der nun folgenden Städte Gartz und Fiddichow. Bei beiden ist das Odertal breit, der Fluss selbst in zahlreiche Arme gespalten, so dass diese Plätze für den Übergang weniger in Frage kommen. Eigentümlich ist der Wandel, den die Bedeutung von Gartz im Laufe der Zeiten erfahren hat. Im Jahre 1302 bestimmte die Herzogin Mechtild, dass die Handelsstrasse von Schwedt nach Stettin fortan über Gartz führen sollte. Nachdem 1305 eine Brücke über die Oder geschlagen und das Privileg wegen der Handelsstrasse erneuert worden war, wurde Gartz zum „Schlüssel der Mark“, im 30jährigen Kriege aber auch zum ewigen Streitobjekt zwischen den Kaiserlichen und den Schweden.[2])

Greifenhagen erinnert in seiner Lage an Schwedt, da auch hier die Einengung des Odertales durch Hügel eine leichte Passage gestattet. Bemerkenswert ist, dass die Oderstädte überwiegend auf dem linken Ufer, also der deutschen Seite, liegen. Es hat dies seinen Grund darin, dass die Kolonisation

[1]) Vergl. Wutke, Die Versorgung Schlesiens mit Salz während des Mittelalters. (Zeitschr. des Vereins für Geschichte und Altertum Schlesiens, Bd. XXVII, Breslau 1893, S. 252 ff.)

[2]) Kratz, Die Städte Pommerns. S. 147 ff.

Digitized by Google

von Westen ausging, ähnlich wie die von den Römern angelegten alten Rheinstädte auf der römischen Seite liegen.

Nebenflüsse der Oder.

Ohle: Strehlen. Der Übergang über die Ohle, der keinerlei Schwierigkeiten bereitet, ist für die Stadt von geringerer Bedeutung als die Lage im Mittelpunkt eines durch grosse Fruchtbarkeit ausgezeichneten Kreises. Zahlreiche Strassen treffen hier zusammen, auch zweigen sich von der Bahn Kamenz—Breslau Linien nach Grottkau und Schweidnitz ab.

Katzbach: Bei Liegnitz überschreiten eine grosse Anzahl von Strassen und Eisenbahnlinien die Katzbach, denn zwischen den Ausläufern des Katzbachgebirges und dem Katzengebirge befindet sich hier eine Einsenkung, die von der Oder durchflossen und von den Verkehrslinien, die von NW nach Breslau laufen, aufgesucht wird. Am Fusse der Vorberge der Sudeten entlang führt über Bunzlau die Strasse nach Görlitz, der die Bahn gefolgt ist. Von N und NW her kommen die Strassen und Eisenbahnen von Frankfurt und Glogau, während die Katzbach den Verkehr nach Hirschberg leitet. Nicht nur der friedliche Verkehr passiert diese Pforte, die nahen Schlachtfelder von 1241, 1760 und 1813 zeigen, wie wichtig sie auch für Heereszüge gewesen ist. Unter den Städten Schlesiens nahm Liegnitz infolge seiner günstigen Lage lange Zeit die dritte Stelle ein, jetzt ist es an Einwohnerzahl (59 710) von Königshütte, Gleiwitz und Beuthen überholt worden.

Parchwitz an einem Seitenarm der Katzbach, die etwa 4 km weiter östlich in die Oder einmündet. Die Gelegenheit zum Überschreiten der Katzbach ist hier recht günstig, da sie oberhalb in einem breiten Tale dahinfliesst, das bei der Stadt schmäler wird. Da jedoch die Hauptverkehrslinien auf Liegnitz hinzielen, ist die Bedeutung von Parchwitz nur gering.

Bober: Sprottau. Der Bober, der oberhalb und unterhalb von Sprottau durch sumpfige Wiesen fliesst, bietet dem Übergang keine Schwierigkeiten. Lebhafte Industrie hat sich in der Stadt und in der Umgegend entwickelt.

Sagan. Die Stadt wird vom Bober umflossen, den die Strassen nach Sorau und Halbstadt überschreiten. Sie ist bemerkenswert als Sitz starker Textilindustrie und als Bahn-

Digitized by Google

knotenpunkt, da sich von der Strecke Breslau—Berlin hier die Linien nach Kottbus, Kohlfurt, Neusalz und Glogau abzweigen.

Queis: Naumburg. Der Queis ist bei der Stadt nicht leichter zu überschreiten als an anderen Stellen, daher berühren die Strassen, die den Queis kreuzen, die kleine Stadt (1950 Einwohner) vielfach nicht.

Lausitzer Neisse: Görlitz liegt am linken Ufer der Neisse, hoch über dem Fluss. Da, wo das Neissetal am schmalsten ist, queren es die Strassen und Bahnlinien, letztere auf einem hohen Viadukt (Strecken Hirschberg—Berlin, Görlitz—Dresden, Görlitz—Zittau, Görlitz—Kohlfurt). Nach Böhmen öffnet der Durchbruch der Neisse zwischen Iser- und Lausitzergebirge über Zittau einen Weg. Für die Entwickelung von Görlitz im Mittelalter war bedeutsam der Verkehr auf der „hohen Landstrasse", dem Haupthandelswege zwischen Leipzig und dem Osten Europas.[1]) Nachdem die Stadt im dreissig-, später im siebenjährigen und dem Freiheitskriege schwer gelitten hatte, kam sie im Jahre 1815 an Preussen und damit wurde sie ihres Hinterlandes, der Oberlausitz, beraubt. Erst als Sachsen 1833 dem Zollverein beitrat und damit die Zollgrenze zugunsten von Görlitz wieder verschoben wurde[2]), konnte es sich weiter entwickeln und zu seiner gegenwärtigen Bedeutung gelangen. Es ist heute mit 83800 Einwohnern die zweite Stadt Schlesiens. Wie Breslau ist auch Görlitz ein interessantes Beispiel dafür, wie neben der Lage auch politische Einflüsse für die Entwickelung einer Stadt massgebend sein können.

Rothenburg am Mühlgraben, einem Nebenarm der Neisse. Die Stadt liegt einige Meter über dem Flusstal, ist also vor Überschwemmungen gesichert. Für den Verkehr ist sie ohne Bedeutung ebenso wie das weiter nördlich gelegene Priebus.

Guben am rechten Ufer der Neisse. Hier überschritt die alte Handelsstrasse von Thorn über Gnesen und Posen, nachdem sie bei Krossen die Oder gekreuzt hatte, die Neisse, um weiter nach dem Innern Deutschlands zu führen. Auch heute setzt der Schienenstrang, der Leipzig mit Posen verbindet, hier über den Fluss; von ihm zweigen sich Strecken nach Sagan

---

[1]) Vergl. Heller, a. a. O.

[2]) Penck, Das Deutsche Reich. S. 460.

Digitized by Google

und Frankfurt ab, von denen die letztere dem Lauf der Neisse und der Oder folgt. Günstig ist die Lage von Guben ferner insofern, als hier die Schiffbarkeit der Neisse beginnt; daher war es schon früh der Ausgangspunkt der Strassen, auf denen die zu Schiff angekommenen Waren weiter nach der Lausitz befördert wurden [1]). Guben zeigt eine lebhafte Entwickelung, es hatte 1905: 36700 Einwohner gegen 7300 im Jahre 1816; dieses rasche Anwachsen verdankt es neben der vorteilhaften Verkehrslage auch seiner bedeutenden Industrie, die sich auf Spinnerei, Weberei und Tuchfabrikation erstreckt.

Stober: Rosenberg O.-S. an der Quelle des Stober ist bemerkenswert als Kreuzungspunkt verschiedener Strassen, von denen zwei die nahe russische Grenze passieren. Ähnlich ist Kreuzburg O.-S. zu charakterisieren: Übergang mehrerer Strassen über den Stober und Knotenpunkt der Bahnlinien, welche die Stadt mit Breslau, Posen, Oppeln und dem oberschlesischen Industriebezirk verbinden. Der lebhafte Verkehr hat die Einwohnerzahl von 2663 im Jahre 1816 auf 7560 (1890) und 10920 (1905) steigen lassen.

Weide: Hundsfeld (Kr. Öls) zwischen der Weide und dem Juliusburger Wasser. Unterhalb der Stadt fliesst die Weide in einem breiten Tal, bei der Stadt selbst aber überschreiten die Strassen, die vom nahen Breslau nach Osten führen, den Fluss noch ohne Mühe.

Warthe: Der wichtigste Übergangspunkt an der Warthe ist Posen. Hier befand sich schon in sehr früher Zeit eine Ansiedelung [2]) und in der Tat ist die Örtlichkeit zur Anlage einer solchen vorzüglich geeignet. Das linke Ufer, wo die Altstadt liegt, bietet guten Baugrund. Vom östlichen Ufer her springt eine Art Halbinsel in den Fluss vor, dessen schmalste Stelle von der Strassenbrücke überwölbt wird. Ebenso günstig wie die topographische ist die Verkehrslage im Schnittpunkt zweier wichtiger Strassenzüge, deren einer von O nach W, deren anderer von S nach N verläuft. Dazu kam, dass Posen, welches seit 1253 eine Stadt zu deutschem Rechte war [3]), im Jahre 1394 das Stapelrecht verliehen wurde [4]). Damals blühte

[1]) Wutke, a. a. O. S. 253 f.
[2]) Schmidt, a. a. O. S. 19.
[3]) Ebenda S. 81.
[4]) S. 219.

Digitized by Google

Posens Handel, der sich bis Italien, Flandern, England einerseits und Litauen, Russland und der Türkei andrerseits erstreckte [1]). Aber die trüben Verhältnisse im polnischen Reiche sowie die Kriegswirren des 17. Jahrhunderts gingen an Posen und seinem Handel nicht spurlos vorüber; wenn es auch von den posenschen Städten die bedeutendste war, so zählte es doch nur 8500 Einwohner, als es im Jahre 1793 an Preussen kam. Seitdem begann ein neuer Aufschwung für die alte Stadt, die 1890: 69 600 Einwohner hatte und jetzt längst in die Reihe der Grossstädte eingetreten ist (136 800). Freilich, die alte Stellung als Vermittlerin des Verkehrs zwischen dem Osten und dem Westen hat Posen verloren; als politischer, wirtschaftlicher, kirchlicher und Verkehrsmittelpunkt der Provinz ist es aber auch heute noch von hoher Bedeutung. Der letzten Eigenschaft entspricht auch dis Wichtigkeit, die Posen als Festung in der Verteidigung unserer Ostgrenze besitzt.

Zwei weitere Brückenstädte an der Warthe sind Obornik und Obersitzko (Kr. Samter), beides kleine Städte von geringer Bedeutung, da sie abseits von den grossen Verkehrsstrassen liegen.

Wronke (Kr. Samter). Der Übergang über die Warthe ist hier nicht bequemer als bei den beiden eben genannten Städten, er ist jedoch für den Verkehr wichtiger, da Wronke auf der Route Posen—Kreuz—Stettin liegt. Recht ungünstig ist dagegen die Verkehrslage von Zirke (Kr. Birnbaum). Südlich von Zirke liegen eine Menge Seen, welche für Strassen und Bahnen ein Hindernis bilden. Am jenseitigen Ufer der Warthe folgt zunächst wieder eine Zone von Seen und dann ein breiter, fast völlig unbesiedelter und von weiten Waldungen eingenommener Streifen Landes. Die Strassen meiden natürlich solche menschenleere Gegenden und überschreiten weiter unterhalb den Fluss. Dazu bietet sich Gelegenheit bei Birnbaum, wo die Strasse von dem Netzeübergange Driesen her an einer bequemen Stelle seitlich der Seeneinengung die Warthe kreuzt.

Schwerin a. W. Die Warthe fliesst östlich und nordwestlich von Schwerin in einem breiten, teilweise auch sumpfigen Tale, das hier dadurch eingeengt wird, dass auf dem linken Ufer Höhen bis dicht an den Fluss herantreten

[1]) Schmidt, S. 248.

Digitized by Google

und sich den Erhebungen, die auf dem rechten Ufer schon eine Strecke weit den Flusslauf begleitet haben, erheblich nähern. Mehrere Strassen vereinigen sich hier, gehen über den Fluss und streben dem alten Netzeübergang bei Zantoch zu.

Obra: Kosten an der kanalisierten Obra, welche unterhalb der Stadt bald in den schwer passierbaren, erst in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts regulierten Obrabruch eintritt. Auch südlich von Kosten befinden sich versumpfte Läufe der Obra, die jedoch schmal und leicht zu überschreiten sind.

Meseritz. Der Übergang über die Obra ist hier leicht zu bewerkstelligen und wird von einer ganzen Anzahl von Strassen aufgesucht, die dem Orte als Verkehrsmittelpunkt einige Bedeutung verliehen haben (1905: 5800 Einwohner). Auch als Bahnknotenpunkt ist Meseritz bemerkenswert, da sich von der Strecke Frankfurt—Posen Linien nach Bentschen und Landsberg a. W. abzweigen.

Schneidemühl liegt an einem Nebenfluss der Netze, der Küddow, die hier noch leicht überbrückt werden kann, während unterhalb der Stadt das Flusstal bis zu seiner Vereinigung mit dem Netzebruch breit ist. In letzter Zeit hat Schneidemühl einen raschen Aufschwung genommen, der hauptsächlich auf seiner Bedeutung als Verkehrsmittelpunkt beruht. Die Strecke Küstrin—Bromberg entsendet hier Linien nach Dirschau, Neustettin und Kallies, während die Strecke nach Rogasen östlich von Usch den alten Übergang über die Netze benutzt.

2. Flussgebiet der Weichsel.

Graudenz, am hohen rechten Ufer hart an der Weichsel gelegen, die hier von der Eisenbahn auf einer 1197 m langen Brücke überschritten wird. Eine Gründung des Deutschen Ordens, sank es wie seine Nachbarstädte unter der polnischen Herrschaft zur Bedeutungslosigkeit herab[1]), um sich erst, als es preussisch geworden war, wieder zu neuer Blüte zu erheben.

Das links der Weichsel gelegene Neuenburg erinnert in seiner Lage an das heutige Schwetz[2]). Wie dort das Schwarz-

[1]) Penck, Das Deutsche Reich, S. 583.

[2]) Siehe S. 28 f.

Digitized by Google

wasser, so mündet hier in der Nähe der Stadt die Montau in die Weichsel, aber der Platz zwischen beiden Flüssen ist für eine Stadtanlage unbrauchbar, da er zu niedrig gelegen ist. Daher hat man die Stadt vor Hochwasser geschützt auf dem hohen linken Ufer angelegt.

Marienburg. Hier treten zum letzten Male vom rechten Ufer her Hügel bis dicht an den Lauf der Nogat heran, weiter unterhalb fliesst sie mit geringem Gefälle durch ebenes Land und neigt zu Veränderungen des Laufes, wie die vielen, zum Teil jetzt trocken liegenden Flussarme zeigen, z. B. die „alte Nogat", die sich östlich von Sandhof vom heutigen Flusslauf abzweigt, und die Ausbrüche von 1472 und 1713 östlich von Halbstadt. (Vergl. Karte des Deutschen Reiches, Blatt 100.) Mit wie scharfem Blick die Ritter des Deutschen Ordens diesen Platz als günstig für die Anlage einer die Strassen beherrschenden Burg erkannt haben, zeigt auch der Umstand, dass man die Bahnlinie von Schneidemühl nach Königsberg gerade hier über den Fluss geführt hat, weil eben dieser Punkt auf eine grosse Strecke der einzige zum Übergang geeignete ist. An der Weichsel entspricht der Lage von Marienburg genau die von Dirschau: ganz dieselben Bedingungen sind hier wie dort für die Anlage der Stadt massgebend gewesen. Daher strahlen auch hierher von allen Seiten die Strassen und Bahnen zusammen, um auf zwei gewaltigen Brücken die Weichsel zu überschreiten.

Die übrigen Weichselstädte sind in anderem Zusammenhange behandelt.

Nebenflüsse der Weichsel.

Brahe: Einer von den zahlreichen Übergangspunkten an der Brahe ist Krone (Kr. Bromberg), das sich aber, da der Fluss dem Verkehr nirgends ernstliche Hindernisse in den Weg legt, vor den anderen nicht sonderlich auszeichnet. Dasselbe gilt von Neumark und Kauernik (Kr. Löbau), am Rande des schmalen Tales der Drewenz gelegen. Beides sind Orte von geringer Bedeutung (1900: 3140 bezw. 850 Einwohner). Günstiger liegt Strasburg i. Wpr.: während östlich und westlich der Stadt Sumpfland das breite Flusstal einnimmt, ist dieses bei der Stadt selbst schmal und wird leicht von der Strasse nach der nahen russischen Stadt Rypin gekreuzt. Andere Strassen ver-

Digitized by Google

binden die Stadt mit Thorn, Dt.-Eylau und Graudenz, Bahnlinien mit Graudenz und Soldau.

Ossa: Bei Bischofswerder (Kr. Rosenberg) überschreitet die Strasse von Graudenz nach Löbau die Ossa, deren Passage oberhalb von Bischofswerder durch den vom Fluss durchströmten Schwarzenauer See, unterhalb durch Sümpfe erschwert wird.

3. Passarge.

Braunsberg liegt am Unterlauf der Passarge etwa 8 km von ihrer Mündung in das Frische Haff entfernt. Hart nordwestlich von Braunsberg tritt die Passarge aus dem Hügellande und durchströmt das flache, teilweise sumpfige Schwemmland. Daher ist Braunsberg wichtig als der Punkt an der Passarge, wo zum letzten Male ein bequemes Herankommen an den Fluss und ein leichter Übergang für die Elbing und Königsberg verbindenden Verkehrslinien möglich ist.

4. Pregel und Nebenflüsse.

Gumbinnen, erst seit dem 18. Jahrhundert bestehend und zum Teil mit vertriebenen Salzburgern besiedelt [1]), ist an der Stelle der Pissa erbaut, wo sich beim Überschreiten derselben mehrere Strassen kreuzen. Gumbinnen ist der Mittelpunkt eines Gebietes mit bedeutender Landwirtschaft und starker Pferdezucht.

Ganz ähnlich wie die Lage von Braunsberg ist die von Labiau, das etwa 4 km oberhalb des Einflusses der Deime in das Kurische Haff gelegen ist. Hier tritt fester Boden noch bis dicht an die Deime heran und gewährte sicheren Baugrund. Der Übergang wird durch eine Insel im Fluss noch erleichtert, welche die Strassenbrücke benutzt, während die Bahnlinie weiter östlich über den Fluss geführt wird. Gegenüber von Labiau ist von der Deime der „Grosse Friedrichsgraben“ abgezweigt, der Pregel und Memel verbindet.

5. Memel.

Ragnit liegt am hohen linken Ufer der Memel zwischen dieser und einem Teich. Gegenüber auf dem rechten Ufer

[1]) Penck, a. a. O. S. 556.

Digitized by Google

nähern sich die Ausläufer des Wilkischker Höhenzuges dem Fluss bis auf etwa 1 km. Trotz dieser günstigen Vorbedingungen für den Übergang überschreitet hier keine wichtigere Strasse den Fluss, nur eine Fähre verbindet beide Ufer miteinander, während die Strassen dem benachbarten Tilsit zustreben. Es ist merkwürdig, dass sie gerade diese Stelle zum Übergange wählten, wo das Tal breit und stellenweise sumpfig ist. Der Grund dürfte darin zu suchen sein, dass, wie später gezeigt wird, Wasser und Sumpf der Stadt Tilsit grosse Sicherheit verliehen.

6. Die pommerschen Küstenflüsse.

Rheda: Wie für fast alle pommerschen Küstenflüsse, so ist auch für die Rheda bezeichnend, dass sie in einem im Verhältnis zur Grösse des Flusses ausserordentlich breiten Tale dahinströmt, das häufig von Sümpfen eingenommen ist und dadurch seine Verwandtschaft mit den grossen Urstromtälern aus der Eiszeit verrät. Neustadt ist nun insofern günstig gelegen, als hier das Rhedatal trocken und schmal ist. Diesen Vorteil teilt mit Neustadt das weiter unterhalb gelegene Dorf Rheda, weshalb alle Strassen nach dem nördlich der Rheda gelegenen Gebiete bei diesen beiden Orten den Fluss kreuzen.

Leba: Lauenburg i. P. liegt auf der Spitze der von Norden her in das Lebatal hineinragenden Höhen, die sich denjenigen des südlichen Ufers nähern und auf diese Weise einen leichten Übergang ermöglichen, der weiter unterhalb durch Sumpf und Moor erschwert wird.

Stolpe: Stolp am linken Ufer der Stolpe, die hier wie an anderen Stellen ihres Unterlaufes leicht zu überschreiten ist. Auf einer — heute nicht mehr vorhandenen, aber noch erkennbaren — Insel befand sich eine der Hauptburgen im östlichen Pommern [1]), die 1240 zuerst erwähnt wird [2]). Gegenüber lag schon 1276 [1]) eine deutsche städtische Ansiedelung an derselben Stelle wie die heutige Stadt. Stolp geniesst den Vorteil der Lage an einem schiffbaren Fluss, es treibt, obwohl eine ganze Strecke vom Meere entfernt, noch Seeschiffahrt und

[1]) Kratz, a. a. O. S. 414.

[2]) Klempin, Einleitung zu Kratz, S. XXIX.

Digitized by Google

ist auch sonst ein Mittelpunkt von Handel und Verkehr, wie die Steigerung der Einwohnerzahl von 5260 im Jahre 1816 auf 31150 (1905) beweist.

Wipper und ihr Nebenfluss *Stiednitz:* Schlawe ist eine der ältesten Niederlassungen in Pommern [1]), geschickt an einer Stelle angelegt, wo die Natur der Örtlichkeit die Verteidigung erleichtert. Schlawe erhebt sich auf den südlichsten Ausläufern eines Höhenzuges, der sich von Norden her zwischen die von der Wipper auf der einen, von der Motze und dem „Wiesengraben" auf der anderen Seite durchflossenen Niederungen hineinschiebt. Auch die Bedingungen für den Übergang über den Fluss sind günstig, während sich weiter östlich sein Tal erheblich verbreitert. Daher überschreiten hier mehrere Strassen die Wipper, und auch die Eisenbahnlinie Stettin—Danzig, die bei Schlawe Strecken nach Rügenwalde und Bütow entsendet, hat diesen Punkt zum Übergang erwählt.

Rügenwalde ist etwa 3 km oberhalb der Mündung der Wipper in die Ostsee wie die meisten Städte in der Nähe von Flussmündungen da gelegen, wo festes Land zum letzten Male nahe an den Fluss herantritt, bequeme Gelegenheit zum Überschreiten des Flusses bietend.

Rummelsburg i. P. im Stiednitztale, aber bedeutend höher als der Wasserspiegel und darum vor Hochwassersgefahr geschützt, ist von einiger Wichtigkeit als Schnittpunkt zahlreicher Strassen.

Persante: Belgard ist wie Schlawe eine uralte Ansiedelung, die im Mittelalter von Bedeutung war durch die Lage an der alten Handelsstrasse, welche von Kolberg über Belgard und Nakel nach Polen führte [2]). Auch heute überschreitet die Bahnlinie von Kolberg nach Schneidemühl—Posen neben der von Stettin nach Danzig und mehreren Strassen hier die Persante; wenn die Stadt auch im ganzen nur von lokaler Bedeutung ist, so zeigt sie doch eine lebhafte Entwickelung; sie zählte 1816: 1970, 1890: 7050 und 1905: 8600 Einwohner.

Rega: Das oberhalb von Schivelbein breite und feuchte Regatal wird bei der Stadt selbst leicht überschritten, da es

[1]) v. Sommerfeld, Geschichte der Germanisierung des Herzogtums Pommern. (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, herausgegeben von Schmoller. Bd. XIII, Heft 5, S. 54.)

[2]) Klempin b. Kratz, S. XIV, XVI.

Digitized by Google

durch Hügel eingeengt wird. Die Bahnlinie Stargard—Köslin, von der sich hier die Strecke nach Polzin abzweigt, benutzt den bequemen und ebenen Weg, den ihr das Tal der Rega darbietet.

Labes (Kr. Regenwalde) liegt auf dem hohen rechten Ufer der Rega, die bald darauf in eine weite, von Teichen und Sümpfen erfüllte Niederung eintritt, während bei Labes der Übergang nicht auf Schwierigkeiten stösst.

Die unbedeutende Stadt Regenwalde liegt rechts der Rega, ohne dass sich die Lage vor andern Plätzen am Ufer des Flusses auszeichnete. Der Verkehr, der die Stadt berührt, ist gering; nur eine Nebenbahn, die sich bei Piepenburg abzweigt, schliesst sie an die Hauptverkehrslinie an. Wichtiger ist Greifenberg i. P. (7200 Einwohner).

Ihna: Stargard i. P. (26 900 Einwohner), als deutsche Stadt seit 1253 bestehend[1]), ist die bedeutendste Brückenstadt an der Ihna, da die Strassen von Stettin nach dem Osten hier den Fluss kreuzen müssen, denn der Madüsee, der sich 15 km lang und mehrere km breit in nord-südlicher Richtung zwischen Oder und Ihna erstreckt, hindert sie, weiter südlich zu verlaufen.

Deecke[2]) hat darauf aufmerksam gemacht, dass viele der hinterpommerschen Städte (er nennt u. a. Köslin, Kolberg, Belgard, Schivelbein, Stolp, Lauenburg) untereinander und mit mehreren in Vorpommern, z. B. Greifswald, Treptow a. T., Neubrandenburg, Demmin u. a. m. in ihrer topographischen Lage einen gemeinsamen Zug haben, dass sie nämlich alle von Wasser oder Sumpf umgeben, also leicht zu verteidigen sind, aber so hoch liegen, dass sie vor Überschwemmungen geschützt sind. Sie stimmen darin überein mit den in Pommern so häufigen alten Burgwällen, die sämtlich in ähnlicher Weise angelegt sind.

II. Eine Insel im Fluss erleichtert den Übergang.

Im vorhergehenden Abschnitt sahen wir, dass Städte vielfach da entstanden sind, wo die Natur durch Hügel, welche

[1]) Kratz, a. a. O. S. 357.

[2]) Die Beziehungen der vorpommerschen Städte zur Topographie und Geologie ihrer Umgebung. IX. Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft zu Greifswald. 1905.

Digitized by Google

das Flusstal einengen, einen bequemen Übergang über den Fluss geschaffen hat. Auch auf andere Weise noch erleichtert sie die Passage, nämlich durch Inseln im Fluss, welche es ermöglichen, zwei schmälere Arme leichter zu überschreiten, anstatt den Fluss in seiner ganzen Breite überbrücken zu müssen.

Eine ganze Reihe von Städten haben diesen Vorteil ausgenutzt, so Oppeln. Die Oder bildet hier eine grosse Insel, auf der die alte Burg sich erhob, und die heute einen Stadtteil trägt. Bahn- und Strassenbrücken benutzen diese Insel beim Übergang. Die Oppelner Oderbrücke erfreute sich schon früh grosser Beliebtheit, auch die Mongolen gingen bei ihrem Einfall in Schlesien hier über die Oder[1]). Heut ist die Stadt ein wichtiger Knotenpunkt des oberschlesischen Eisenbahnnetzes, indem sich hier mit der Hauptstrecke Breslau—Kandrzin die Linien von Neisse, Vossowska, Namslau und Kreuzburg vereinigen. Daneben ist Oppeln von Bedeutung als Regierungsbezirkshauptstadt und Sitz lebhafter Industrie, die sich zum Teil auf die Schätze des Bodens, Kalk und Zement, gründet.

Bei Lauban umfliesst der Queis mehrere Inseln, deren eine von der Strasse Bunzlau—Görlitz bei ihrem Übergang über den Queis passiert wird. Andere Verkehrswege verbinden Lauban mit Hirschberg, Kohlfurt und dem oberen Queistale. Die Stadt, ein Hauptsitz der Textilindustrie, hat ihre Einwohnerzahl in der Zeit von 1816 bis 1890 nahezu verdreifacht, seitdem stieg sie von 12 000 auf 14 620.

Wollin, am linken Ufer der Dievenow auf der Insel Wollin gelegen. Die Insel, welche gegenüber der Stadt sich im Flusse erhebt, erleichtert der Strasse den Übergang, die sich beim Parlowkruge von der Stettin Gollnow—Kaminer Strasse abzweigt, um Wollin zu erreichen. Diese Verbindung ist um so wichtiger, als nur eine einzige feste Brücke die Insel Wollin mit dem Festland verknüpft. Neben der Strasse vermittelt jetzt auch eine Bahnlinie den Verkehr nach Wollin.

In dieses Kapitel gehört auch die Stadt Labischin (Kreis Schubin). Die Lage ist jedoch insofern eine etwas andere, als diese Stadt selbst auf einer Insel der Netze liegt, während in den bisher erwähnten Fällen die Insel entweder unbebaut war oder höchstens einen Stadtteil trug.

---

[1]) Grünhagen, Geschichte Schlesiens I, S. 68.

Digitized by Google

Noch bei mehreren anderen Städten ist eine Insel der Anlage einer Brücke förderlich gewesen, z. B. bei Breslau, Glogau (auffallend ist die Ähnlichkeit der Lage dieser beiden Orte), Namslau, Kosel, Rothenburg u. a. m.; sie werden jedoch besser in anderem Zusammenhange erwähnt, da bei der Beurteilung ihrer Lage andere Faktoren wesentlich ins Gewicht fielen.

b) Die Stadt liegt in einer Schlinge des Flusses.

Die Vorteile dieser nicht eben häufigen Lage sollen an dem Beispiel der pommerschen Stadt Treptow erörtert werden. Treptow liegt in einer Schlinge der Rega, deren Wasser auf drei Seiten die Mauern der Stadt bespült. Welche Umstände mögen zur Anlage einer Stadt gerade an dieser Stelle veranlasst haben? Zunächst wohl die Sicherheit des Ortes, dem der Fluss auf drei Seiten einen natürlichen Schutz gewährte, so dass nur eine Front durch künstliche Verteidigungsanlagen geschützt zu werden brauchte. Vorbedingung der Anlage ist der feste Baugrund; auch dieser war hier vorhanden, denn die Stadt ist auf den Ausläufern des Hügelzuges erbaut, der sich von SW der Rega nähert; ihn kann der Fluss nicht durchbrechen und umfliesst ihn daher im Bogen. Die alte Handelsstrasse nach Kolberg überschritt hier die Rega; den Übergang deckte schon lange vor Entstehung der Stadt eine alte Burg[1]). Er wird dadurch erleichtert, dass da, wo sich heute die Kolberger Vorstadt erhebt, gleichfalls fester Boden dicht an den Fluss herantritt.

Ähnlich ist die Lage einer anderen Regastadt, Plathe; doch ist hier nicht der ganze Raum innerhalb der Schlinge von der Stadt eingenommen wie bei Treptow. Auch hier ist ein bequemer Übergang über die Rega, den die Strassen von Gollnow nach Köslin und von Labes nach Greifenberg benutzen.

Darkehmen wird von der Angerapp im Süden, Osten und teilweise auch im Norden umflossen. Hier handelt es sich jedoch um eine Gründung jüngeren Datums — Darkehmen ist Stadt seit 1725 —, also aus einer Zeit, wo man auf die Sicherheit der Stadtlage kein so grosses Gewicht mehr zu legen brauchte. Massgebend wird also hier weniger die geschützte Lage in

[1]) Klempin, Einleitungen zu Kratz, S. XVI.

Digitized by Google

der Flussschlinge gewesen sein als der Umstand, dass die Angerapp an dieser Stelle bequem passiert werden kann.

Heilsberg. Die Alle, deren Richtung, bevor sie die Stadt erreicht, wesentlich die von W nach O ist, biegt hier plötzlich scharf nach N ab, um sich nach etwa 700 m wieder nach O, dann nach SO zu wenden. In dem so entstandenen Winkel liegt die Stadt Heilsberg, die alte Hauptstadt des Ermelandes, heut mit 6050 Einwohnern von nur geringer Bedeutung.

Gollub (Kr. Briesen), in einer Schlinge der Drewenz, welche nur nach NW einen Zugang offen lässt. Durch diesen erreicht die Strasse von Kulmsee die Stadt, überschreitet die Drewenz und verbindet Gollub mit der gerade gegenüber liegenden russischen Stadt Dobrshin. Eine zweite Strasse, die meist im Drewenztale verläuft, verbindet Gollub mit Strasburg und Thorn.

Wartenburg i. Ostpr. (Kr. Allenstein). Die Pissa bildet hier einen nach N offenen Bogen, in welchem die Stadt erbaut ist. Im N gewährte der Ansiedelung ein Seitenarm der Pissa Schutz, im S verstärkte den Schutz, den die Pissa bietet, der Lauf des Kirmas, welcher der Pissa parallel fliesst und sich nahe bei Wartenberg mit ihr vereinigt. Der Übergang über die beiden Gewässer begegnet keinen Schwierigkeiten; ihn benutzt die Strasse von Allenstein, die von hier nach Bischofsburg, Seeburg und Guttstädt sich wendet, während die Allenstein-Insterburger Bahn weiter unterhalb über die Pissa setzt.

Die kleine posensche Stadt Wirsitz schliesslich wird auf drei Seiten von der Lobsonka, einem Zufluss der Netze, umströmt. Der Raum innerhalb der Schlinge ist nur gering, ein Teil der Stadt liegt daher jenseits der Lobsonka.

c) Die Stadt liegt abseits vom Flusse.

Für manche Flussstrecken ist es bezeichnend, dass die Städte nicht unmittelbar am Ufer erbaut sind, weil sie da keinen guten Baugrund fanden, sondern mehr oder weniger weit vom Fluss abgerückt sind. So ist es der Fall beim Rheinlauf von Basel bis Germersheim, in unserem Gebiete bei der unteren Weichsel.

Das beste Beispiel bietet die Stadt Kulm. Sie war im Jahre 1232 da, wo heute etwa 5 km südöstlich der jetzigen

Digitized by Google

Stadt das Dorf Althausen liegt, gegründet, bald darauf aber dicht an die Weichsel heran verlegt worden[1]). Diese Stelle erwies sich jedoch bald als ungünstig, da sie alljährlich von Überschwemmungen heimgesucht wurde. Man musste sich also nochmals zu einer Änderung entschliessen, und nun wurde die Stadt 1253 verlegt nach dem noch heute von ihr eingenommenen Platze[2]). Die neue Ortslage bot der alten gegenüber manche Vorteile, vor allem war die Stadt nun hochwasserfrei gelegen, da die den Fluss begleitenden Höhen, auf deren Rande sie liegt, das Tal um etwa 50 m überragen; auch leicht verteidigen liess sich der neue Ort, darin unterstützt durch den Steilabfall nach dem Weichseltale zu. Heute überschreiten bei Kulm die Strassen von Thorn und Briesen auf einer Fähre die Weichsel, um von Schwetz aus nach allen Himmelsrichtungen auszustrahlen, während die Eisenbahnlinie den Weichselübergang bei Graudenz aufsucht. Kulm ist durch eine Stichbahn an die Strecke Thorn—Graudenz angeschlossen.

Neuenburg und das noch zu erwähnende Schwetz liegen gleichfalls abseits vom Fluss, während Graudenz dicht an die Weichsel heranrücken konnte, da hier der Diluvialboden unmittelbar am Ufer sich erhebt. Dagegen erinnert wieder an die Lage Kulms die von Marienwerder. Etwa $3^1/_2$ km von der Weichsel entfernt liegt es erhaben über die Niederung des Flusses. Die Verkehrslage von Marienwerder ist nicht besonders günstig, nur eine einzige Strasse überschreitet bei der Stadt die breite Weichsel auf einer Fähre, aber Strassen und Eisenbahnen verbinden sie mit den frequentierteren Weichselübergängen bei Graudenz und Marienburg. Einige Bedeutung besitzt Marienwerder (13 100 Einwohner) als Sitz der Bezirksregierung.

Auch an der Oder nördlich von Frankfurt sind die Siedelungen vielfach weit vom Fluss abgerückt, wie diese Lage überhaupt für Flüsse charakteristisch ist, die in breitem Bett dahinströmen; daher finden wir sie auch wieder an der Netze, deren Städte teilweise recht weit von ihr entfernt auf dem hohen Uferrande gelegen sind; sie werden jedoch besser im vierten Abschnitt behandelt. Hier bleibt nur noch übrig die Stadt Bobersberg (Kr. Krossen) zu erwähnen, welche etwa

---

[1]) Ewald I, S. 154 Anm. Kötz (vergl. S. 28 Anm. 3) Teil I, S. 5.
[2]) Ewald II, S. 327 f.

Digitized by Google

$1^1/_2$ km östlich des Bobers liegt, langgestreckt am Abhange der Hügelgruppen, welche das Bobertal umsäumen. Wichtigere Verkehrswege berühren den kleinen Ort (1900: 1240 Einwohner) nicht.

d) Städte an Flussvereinigungen.

Nachdem wir oben die verschiedenen Klassen der an Flüssen gelegenen Städte behandelt haben, bleibt noch übrig, die Städte an oder in der Nähe der Vereinigung von zwei Flüssen zu betrachten. Kohl[1]) hat behauptet, dass diese Punkte sehr geeignet seien für den Städtebau Die Richtigkeit dieses Satzes hat Hahn[2]) bestritten, wenigstens was das Tiefland und besonders das norddeutsche betrifft. Er weist darauf hin, dass gerade diese Punkte sehr von Überschwemmungen bedroht, dass sie oft von feuchten Wiesen umgeben seien, und dass die Strecken festeren Bodens nur selten gerade an die Flussvereinigungen herantreten. Veränderlichkeit des Fahrwassers und der Flussläufe überhaupt sei hier besonders häufig, auch mangle es oft an gutem Trinkwasser, woraus dann ungünstige Gesundheitsverhältnisse folgten. Die Tatsachen beweisen die Richtigkeit von Hahns Darlegungen. Im Gebirgsland dagegen, das betont auch Hahn, walten wesentlich andere Verhältnisse ob, hier behält Kohl recht.

I. Im Tieflande.

Als Beispiel für die Nachteile, die die Lage an der Vereinigung von zwei Flüssen in der Ebene mit sich bringt, kann die Geschichte der Stadt Schwetz[3]) dienen. Die älteste Stadt Schwetz, urkundlich zum erstenmale 1198 erwähnt, lag auf der Höhe, wohl 50 m über dem Wasserspiegel der Weichsel und des Schwarzwassers, auf der nördlichen und südlichen Seite durch tiefe Schluchten geschützt

---

[1]) Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen, S. 481.

[2]) a. a. O. S. 122.

[3]) G. Kötz, Die Verlegung der Stadt Schwetz aus der Weichselniederung auf die Höhen am linken Schwarzwasserufer. (1830—1885.) 1. Teil: Schulprogramm von Schwetz a. W. 1905. 2. Teil: Zeitschr. des hist. Vereins für den Regierungsbezirk Marienwerder, herausg. von v. Flauss, Heft 44, 1905. — Ewald, a. a. O. II, S. 175 ff.

Digitized by Google

Auf der Landzunge zwischen der Weichsel und dem hier in sie einmündenden Schwarzwasser erbaute Herzog Swantopolk von Ostpommern 1244 oder 45 eine Burg, so hoch gelegen, dass sie auch beim höchsten Wasserstande trocken blieb. An derselben Stelle erhob sich später die Burg des Deutschen Ordens, die 1338 erbaut wurde, nachdem Swantopolks Anlage 1309 vom Orden erobert und zerstört worden war. Als eine Feuersbrunst die auf der Höhe liegende Stadt fast völlig vernichtet hatte, veranlasste der Orden zwischen 1338 und 1375 [1]) ihre Verlegung auf die Landzunge im Weichseltale.

Wenn die neue Lage der Stadt auch infolge der grösseren Nähe der Wasserstrassen für die Entwickelung des Handels günstiger war, so zeigte sich doch bald ein grosser Nachteil in den Jahr für Jahr wiederkehrenden Überschwemmungen, denen die zwischen den beiden Flüssen niedrig gelegene Stadt ausgesetzt war. So entschloss man sich denn — allerdings erst nach sehr langer Zeit, — die Stadt von dieser gefährlichen und ungünstigen Stelle weg nach den sicheren Höhen am linken Schwarzwasserufer zu verlegen; 1885 begann man damit.

Verfolgen wir die Läufe der Flüsse in unserem Gebiete, so sehen wir, dass im Flachlande die Stelle des Zusammentreffens zweier Flüsse meist ohne städtische Ansiedelung geblieben ist; häufig liegen Städte in einiger Entfernung vom Vereinigungspunkte, in dieser Lage befähigt, den Vorteil, den das Zusammentreffen von mehreren Wasserstrassen für den Verkehr bietet, auszunutzen, ohne die Nachteile mit in den Kauf nehmen zu müssen. Nur wenige Städte machen eine Ausnahme von dieser Regel. Wir beginnen mit dem Stromgebiet der Oder.

An der Mündung der Oppa, der Olsa und der Zinna finden sich keine städtischen Ansiedelungen. Kosel liegt einige Kilometer unterhalb der Mündung der Klodnitz. Direkt an der Mündung der Hotzenplotz liegt das Städtchen Krappitz, aber so hoch über dem Wasserspiegel, dass es von Überschwemmungen nicht bedroht wird. An der Mündung der Malapane liegt keine Stadt, die vielen Veränderungen des Stober kurz vor seiner Mündung lassen diesen Punkt eben-

[1]) Kötz, Teil I, S. 5.

Digitized by Google

falls als ungeeignet für eine Ansiedelung erscheinen; dasselbe ist der Fall bei der Einmündung der Glatzer Neisse: Schurgast (Kr. Falkenberg) liegt an 7 km von der Vereinigung von Neisse und Oder entfernt. Die Ohle, die bei jedem Hochwasser die niedrig gelegenen Wiesen südöstlich von Breslau überschwemmt, mündet jetzt wieder wie früher ausserhalb des Breslauer Stadtgebietes in die Oder ein, nachdem der im 13. Jahrhundert künstlich geschaffene Lauf zugeschüttet worden ist. Steinau, die nächste Stadt, die hier in Betracht kommt, liegt am Rande der das Odertal begleitenden Höhenzüge am Kalten Bach oberhalb seiner Mündung. Auch an der Bartschmündung ist keine Ansiedelung entstanden, Herrnstadt (Kr. Guhrau) ist mehrere Kilometer von der Vereinigung der beiden Flüsse entfernt. Dicht an der Vereinigung von Bober und Sprotte liegt Sprottau, aber einmal ist das Ufer hier hoch, andrerseits ist die Sprotte nicht so wasserreich, dass der Stadt durch Überschwemmungen Gefahren erwüchsen. Am Zusammenfluss von Bober und Oder liegt Krossen, in sehr sicherer Lage auf dem Dreieck zwischen Stadtgraben und Oder. Diese Sicherheit dürfte die Veranlassung zur Erbauung der Stadt gerade an dieser Stelle gewesen sein. Dazu kommt, dass hier die Oder leicht überschritten werden kann, da auf beiden Ufern Hügel bis dicht an den Strom herantreten, so dass das Tal eng und leicht passierbar wird, während oberhalb und unterhalb von Krossen die Bedingungen für den Übergang weniger günstig sind. Daher überschritt hier die älteste Strasse von der Lausitz nach Polen die Oder[1]). Auf Küstrin, das dicht am Einfluss der Warthe in die Oder gelegen ist, kommen wir weiter unten noch zu sprechen. Usch (Kreis Kolmar i. P.) liegt gegenüber der Küddowmündung am Rande der die Netze einsäumenden Höhenzüge. Schwerin a. W. liegt oberhalb des Einflusses der Obra, denn der Punkt der Vereinigung ist auch hier ungeeignet wegen der Veränderungen, denen der Warthelauf ausgesetzt ist.

Von der Anführung einiger Orte, die an oder in der Nähe von Flussvereinigungen liegen, ist hier abgesehen worden; es sind dies z. B. Obornik, Schrimm, Meseritz u. a. m. Es handelt

[1]) v. Sadowski, Die Handelsstrassen der Griechen und Römer durch das Flussgebiet der Oder, Weichsel, des Dnjepr und Niemen. Aus dem Polnischen von A. Kohn. Jena 1877, S. 10.

Digitized by Google

sich nämlich in diesen Fällen um so kleine Flussläufe, dass sie weder für die Schiffahrt irgend welche Bedeutung haben noch wasserreich genug sind, um Überschwemmungen herbeizuführen. Sie können also bei der Wahl des Platzes für die Stadtanlage nicht von entscheidender Bedeutung gewesen sein.

Die Erfahrungen, die wir im Flussgebiete der Oder gemacht haben, finden wir in dem der Weichsel bestätigt. Die Mündung der Drewenz entbehrt einer städtischen Siedelung. Bromberg liegt weit oberhalb, Fordon unterhalb der Brahemündung. Kulm an der recht unbedeutenden Fribbe ist ebenfalls von der Vereinigung entfernt wie auch Mewe an der Perse.

Von den Städten im Flussgebiet des Pregel gehören hierher Insterburg, Tapiau, Wehlau, Allenburg und Gumbinnen. Insterburg liegt etwas oberhalb des Punktes, wo sich Inster und Angerapp vereinigen. Wehlau dagegen konnte direkt am Einfluss der Alle in den Pregel erbaut werden, denn hier engen die Ausläufer des Höhenzuges der Pinnau im S, die Wattlauer Hügel im N das Tal so ein, dass Veränderungen des Flusslaufes ausgeschlossen erscheinen. Tapiau liegt wieder ein wenig abseits von Pregel und Deime, Allenburg unterhalb der Vereinigung von Omet und Alle, Gumbinnen ein Stück entfernt vom Zusammenfluss von Pissa und Rominte.

Direkt an der Mündung der Radüe in die Persante konnte die pommersche Stadt Körlin entstehen, denn die Höhen zwischen beiden Flüssen boten ihr guten Baugrund und Gelegenheit zu hochwasserfreier Lage. Auch Landeck i. Wpr. an der Küddow, welche hier zwei kleine Zuflüsse, Zier und Dobrinka, aufnimmt, liegt bedeutend höher als der Wasserspiegel, also sicher vor Überschwemmungsgefahr.

II. Im Gebirgslande.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse in Gebirgsgegenden. Die Nachteile, die die Lage an Flussvereinigungen im Flachland mit sich bringt, fallen hier fort: der feste Untergrund zeichnet den Flüssen genau ihre Bahn vor, das starke Gefälle lässt Veränderungen im Flusslauf nicht zu. Dazu kommt, dass im Gebirge die Strassen meist an den Gewässern entlang führen, da diese die bequemste Verbindung darstellen.

Digitized by Google

Auch in der Ebene ist das vielfach der Fall, jedoch sind hier die Strassen nicht mit derselben Ausschliesslichkeit auf die durch das Flussnetz geschaffenen natürlichen Verkehrsbahnen angewiesen wie im Gebirge.

Die Zahl der Beispiele, die aus unserem Gebiet angeführt werden können, ist verhältnismässig gering; am besten sehen wir die Vorteile einer solchen Lage bei Glatz ausgenutzt. Hier, im Mittelpunkte der Grafschaft Glatz, treffen sich die wichtigsten Strassen derselben. Von Mittelwalde her führen über Habelschwerdt, immer an der Neisse entlang laufend, Strasse und Eisenbahn von Prag nach Glatz, um über Wartha, wo die Neisse zwischen Reichensteiner und Eulengebirge durchbricht, die schlesische Ebene zu erreichen. Die Strasse von Jauernig über den Krautenwalder Pass und Landeck benutzt das Tal der Biele und mündet mit ihr dicht bei Glatz in die durch die Neisse gekennzeichnete Hauptverkehrslinie der Grafschaft. Der Strasse von Nachod-Reinerz schreibt die Weistritz, die sich bei Glatz in die Neisse ergiesst, ihre Bahn vor, an der Steine entlang endlich kommt die Strasse von Neurode. Aus dieser günstigen und zentralen Lage erklärt sich die Bedeutung, die Glatz schon in sehr früher Zeit gewonnen hat. Bereits im Jahre 981 wird es erwähnt unter dem Namen Klada oder Kladsko, das bedeutet „Holzburg aus Baumstämmen“ [1]); dass man gerade hier eine Burg anlegte, um die an dieser Stelle zusammentreffenden Strassen beherrschen zu können, beweist aufs beste die Gunst der Lage von Glatz. Auch heute noch schauen von der Höhe der die Stadt umgebenden Hügel Festungswerke auf sie herab, die den wichtigen Bahn- und Strassenknotenpunkt decken.

In der Nachbarschaft von Glatz weist Habelschwerdt, am Einfluss des Kressenbaches in die Neisse gelegen, eine ähnliche Lage auf. Auf die Hauptstrasse stösst hier die im Tale des Kressenbaches verlaufende Kronstädter Strasse.

In günstiger, durch die hydrographischen Verhältnisse bedingter Verkehrslage liegt Landeshut i. Schles.; der sehr bezeichnende Name wird 1241 zuerst erwähnt. [2]) Sanft ansteigend führen Strasse und Eisenbahn über Liebau nach

---

[1]) Adamy, Die schlesischen Ortsnamen. S. 8.

[2]) Ebenda S. 10.

Digitized by Google

Trautenau; mit dem Ziederbache, einem Zufluss des Bobers, mündet hier die Strasse von Schönberg und Grüssau. Unterhalb von Landeshut vereinigt sich mit dem Bober der Lässigbach, in dessen Tal die drei Strassen von Freiburg über Riesenau, Gablau und Gottesberg sich zusammengefunden haben[1]).

2. Abschnitt.

Die Seestädte.

Die Städte der deutschen Ostseeküste östlich der Mündung der Oder haben in ihrer Lage ungemein viel gemeinsame Merkmale, so dass es angebracht erscheint, diese vorwegzunehmen, um dann erst auf die besondere Lage der einzelnen Städte einzugehen.

Diese Städte haben bereits eingehende Behandlung gefunden bei Hahn im dritten Abschnitt seiner oft zitierten Abhandlung und bei Reinhard[2]), der sich, was die Stadtlagen betrifft, eng an Hahn anschliesst. Es kann daher hier nur übrig bleiben, zusammenfassend über die Ergebnisse dieser beiden Untersuchungen zu berichten.

Die Weltverkehrslage der Ostseestädte hat gegen frühere Zeiten eine Verschiebung erfahren, und zwar eine Verschiebung zu Ungunsten derselben. Während im Mittelalter und noch weit in die Neuzeit hinein die westeuropäischen Länder für den Bezug vieler Rohstoffe allein auf die Ostseegebiete angewiesen waren, traten in der neueren Zeit diese Verbindungen an Wichtigkeit zurück hinter den Linien, die den Atlantischen Ozean kreuzen. Während nun die Nordsee mit dem Atlantischen Ozean in offener Verbindung steht und darum an dem Verkehr auf demselben bequem Anteil nehmen kann, ist die Ostsee durch die jütische Halbinsel vom offnen Meer abgetrennt, und nur der gefährliche Weg um Skagen und der Kaiser Wilhelmkanal stellen eine Verbindung her. Notwendigerweise mussten daher die Nordseehäfen die der Ostsee an Bedeutung überflügeln. Der Raumgehalt der in den deutschen Nordseehäfen

[1]) Fox, a. a. O. S. 27 ff. (S. S. 60, Anm. 1.)

[2]) Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. XIII, Heft 6. Stuttgart 1901.)

Digitized by Google

verkehrenden Schiffe war 1904 mehr als doppelt so gross als der in den Ostseehäfen, und in Prozenten ausgedrückt wuchs in den Jahren 1898 bis 1904 der Nordseeverkehr, soweit deutsche Städte in Betracht kommen, nahezu doppelt so stark als der auf der Ostsee[1]).

Betrachten wir nun die Stellen der Küste, an denen die Seestädte der Ostsee erwachsen sind, so sehen wir eine gewisse Übereinstimmung in den Stadtlagen. Die Ostseeküste weist in unserem Gebiet drei grosse Buchten auf, die Mecklenburgische, die Pommersche und die Danziger. Möglichst am innersten Winkel der Busen und da, wo die Flüsse sich in diese ergiessen, hat man die Städte angelegt.

Die Lage an der Spitze eines Meerbusens ist insofern günstig, als der Seeverkehr hier so weit als möglich ins Land eindringen kann, während der Fluss eine bequeme und billige Verbindung mit dem Hinterlande herstellt. In dieser Beziehung ist nun Stettin vor allen anderen Seestädten unsres Gebietes im Vorteil, da die Länge der schiffbaren Strecken des Odersystems 2716,5 km beträgt[2]) gegenüber nur 806,2 km im Stromgebiet der Weichsel — d. h. innerhalb des Deutschen Reiches, die russische Strecke kommt wegen der Zollgrenze und der durch mangelhafte Regulierung erschwerten Schiffahrt weniger in Betracht ebenso wie bei der Memel —. Königsbergs Strom, der Pregel, folgt in noch weiterem Abstande, da er nur bis Tapiau für den Grossschiffahrtsverkehr brauchbar, zwischen Tapiau und Insterburg nur mit kleinen Fahrzeugen zu befahren ist.

Charakteristisch ist ferner für unsere Städte, dass sie nicht unmittelbar an der Mündung des Flusses ins Meer gelegen sind, sondern eine mehr oder weniger grosse Strecke landeinwärts. Nur Memel macht hier eine Ausnahme. Massgebend dafür war vor allem der Baugrund; die Anschwemmungen, von denen die Mündungen der Flüsse umgeben sind, bieten für grössere Ansiedelungen keinen günstigen Untergrund. Diesen Nachteil vermied man aber, wenn man die Städte da anlegte, wo der diluviale Boden zum letzten Male dicht an den Fluss herantritt. Diese Lage bietet den weiteren Vorteil, dass der Fluss noch bequem überschritten werden kann, denn weiter

---

[1]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1906.

[2]) Reinhard S. 440.

Digitized by Google

unterhalb wird wegen der Ungangbarkeit des Ufersaumes und der zunehmenden Breite des Stromes der Zugang zu ihm und die Überbrückung immer schwieriger. Die Seeschiffe konnten, da sie bedeutend kleiner waren als die heute üblichen, auf den Flüssen ohne Schwierigkeit bis weit ins Innere geführt werden. Ferner gewährte diese Art der Anlage auch grösseren Schutz vor Angriffen von der Seeseite her.

Wir gehen nun zur Betrachtung der einzelnen Städte über.

Stettin (224078 Einwohner). Der Hauptteil der Stadt liegt auf den Höhen des linken Oderufers, die hier ganz dicht an die Oder heranrücken. Auf dem rechten Ufer zwischen Oder und Parnitz, einem zum Dammschen See fliessenden Oderarm, liegen zwei Stadtteile, die Silberwiese und die Lastadie. Die breite Niederung östlich der Oder wird von einem Damm durchquert, der, im Jahre 1299 angelegt [1]), die Strasse von Stettin nach Altdamm trägt. Auch die Bahnlinie, welche Stettin mit Stargard i. P. verbindet, kreuzt hier das Odertal, während die nach Küstrin am östlichen Rande der Höhenzüge entlang führt.

Stettin ist die älteste der pommerschen Städte [2]), zur deutschen Stadt wurde es jedoch erst 1243 erhoben [3]). Es nahm im Mittelalter als Handelsplatz einen hohen Rang ein, unterstützt durch die 1283 erfolgte Verleihung des Stapelrechtes für alle stromauf- und stromabwärts gehenden Fahrzeuge, die ausdrücklich zur Innehaltung der „Rechtefahrt“ verpflichtet waren, d. h. zur Benutzung des Hauptarmes der Oder und nicht der Regelitz, die sich bei Gartz abzweigt und in den Dammschen See mündet [4]). In der neueren Zeit hat es schwere Anstrengungen erfordert, das Fahrwasser der Oder für Seeschiffe grösseren Tiefganges benutzbar zu machen. Die Tiefe der Fahrrinne beträgt aber jetzt überall mehr als 6 m, auch, ist die Fahrstrecke durch den Durchstich der „Kaiserfahrt“, welche den östlichsten Zipfel der Insel Usedom abschneidet abgekürzt worden. Wichtig ist für Stettin die Wasserverbindung mit Berlin durch Oder und Finowkanal, der durch den neuen Grossschiffahrtsweg ersetzt werden soll. Das sichert ihm ein Absatz- und Produktionsgebiet ersten Ranges, wenn

[1]) Kratz S. 384.
[2]) Ebenda S. 376.
[3]) Ebenda S. 380.
[4]) Ebenda S. 387.

Digitized by Google

sich auch immer die Konkurrenz Hamburgs, das den Vorteil besserer Verbindung mit Berlin und besserer Verkehrslage hat, geltend machen wird.

Stettins Vorhafen ist Swinemünde, das als Handelsplatz von geringer Bedeutung ist, da ja auch die grösseren Schiffe bis Stettin selbst gelangen können. Von Wichtigkeit ist es nur für den Personenverkehr, da es eigene Bahnverbindung besitzt, und ferner als Seebad, mit seinen nächsten Nachbarorten in dieser Eigenschaft durch die rasche und vielbenutzte Verbindung mit Berlin vor anderen Ostseebädern ausgezeichnet.

Kolberg ist gleich Stettin sehr hohen Alters und wird schon im Jahre 1000 erwähnt [1]). Es liegt nur eine kurze Strecke vom Meere entfernt, im Westen bespült von der Persante und dem „Holzgraben", im Süden geschützt durch eine Niederung, welche sich zwischen der eigentlichen Stadt und dem „Stadtfeld" ausdehnt. Seine heutige Bedeutung als Handelsplatz ist gering, da der Hafen für grosse Schiffe nicht zugänglich ist und die Verbindung mit dem Hinterlande durch einen schiffbaren Fluss fehlt. Trotzdem nimmt es unter den kleinen pommerschen Küstenplätzen (Stolpmünde, Rügenwaldermünde, Leba) immer noch den ersten Platz ein [2]), und auch die Einwohnerzahl steigt stetig (1905: 22 860). Allerdings beruht Kolbergs Bedeutung nicht ausschliesslich auf seinem Seeverkehr, sondern auch auf seiner Eigenschaft als Sol- und Seebad und der lebhaften industriellen Tätigkeit seiner Bewohner.

Danzig wird von der Mottlau durchflossen, die sich hart nördlich der Stadt mit der Danziger Weichsel vereint. Danzig liegt auf den Ausläufern der ziemlich beträchtlichen Höhen, welche von Westen her an die Mottlau und die Weichselniederung herantreten, und die dazu dienten, durch Befestigungen der Stadt Schutz zu verleihen.

Die Verbindung mit dem Meere stellt die Danziger Weichsel her, die nahe bei den Vorhäfen Weichselmünde und Neufahrwasser mündet und bis Danzig eine Tiefe von 7 m aufweist [3]), sodass auch grosse Schiffe nach Danzig selbst gelangen können. Die Strasse nach dem Hinterlande bildet neben den Bahnverbindungen die Weichsel, deren Wert darunter

[1]) Kratz, a. a. O. S. 81.
[2]) Hahn, a. a. O. S. 154.
[3]) Reinhard S. 461.

Digitized by Google

leidet, dass ihr Lauf innerhalb des Deutschen Reiches nur kurz ist und Gebiete durchströmt, die nur dünn bevölkert sind. Lange hat Danzig mit seiner alten Rivalin Elbing um die Beherrschung des Verkehrs auf der Weichsel streiten müssen [1]); durch die Strombauten, die seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts an der Montauer Spitze vorgenommen wurden, ist jedoch die Wasserführung der Weichsel auf Kosten der Nogat so vermehrt worden, dass letztere nun der Weichsel kaum mehr Konkurrenz machen kann und Danzig nunmehr als die einzige Mündungsstadt der Weichsel gelten muss [2]).

Elbing reicht daher an Bedeutung als Handelsstadt an Danzig, das auch als politisches und wirtschaftliches Zentrum der Provinz Westpreussen wichtig ist, bei weitem nicht heran, wie auch schon der Unterschied in der Einwohnerzahl (55 630: 159 650) zeigt. Es liegt am Elbingfluss, dem Abfluss des Drausensees, einige Kilometer oberhalb seiner Mündung ins Haff. Die Tiefe der Elbing beträgt nur 3 m, ist also zu gering, um grossen Schiffen Zugang zu gewähren. Auch der Kraffohlkanal, der Elbing mit dem östlichsten Nogatarm verbindet, und der Weichsel-Haffkanal, der nach Danzig führt, weisen nur geringe Tiefe auf. Bedeutsam für die Erschliessung des Hinterlandes ist der oberländische Kanal, der 1860 eröffnet wurde.

Königsberg wurde um die Mitte des 13. Jahrhunderts gegründet im Anschluss an eine Burg des Deutschen Ordens [3]). Der Platz war ausserordentlich günstig gewählt, denn einmal gewährte der Pregel und ein Teich der Ansiedelung Schutz, ferner wurde hier durch eine Insel der Übergang über den Fluss erleichtert, den weiter oberhalb von Königsberg die Teilung in mehrere Arme, unterhalb feuchte, das Ufer säumende Wiesen schwer passierbar machen. Wichtige Verkehrslinien kreuzten und kreuzen noch heute bei Königsberg den Pregel, wichtiger ist jedoch die Eigenschaft als Seehandelsstadt, die sich in letzter Zeit gehoben hat durch die Eröffnung des Königsberger Seekanals, einer Fahrrinne durch Haff und Pregel, die Schiffen von 6,5 m Tiefgang das Anlaufen Königsbergs ermöglicht [4]). Wesentlich für den hohen Rang Königsbergs

[1]) Ebenda S. 445 und 459.
[2]) Hahn S. 151.
[3]) Ewald, a. a. O., III, S. 24 f.
[4]) Reinhard S. 448.

Digitized by Google

unter den übrigen Ostseestädten (mit 219 860 Einwohnern nach Stettin die grösste unter ihnen) kommt die Lage in der Mitte einer grossen Provinz als deren Hauptstadt und grösster Garnisonsort in Betracht. Der Vorhafen ist Pillau, dicht nördlich der Ausmündung des Frischen Haffs in die Ostsee gelegen. Es besitzt Bahnverbindung mit Königsberg, so dass namentlich vor Eröffnung des Königsberger Seekanals die ankommenden Schiffe hier schon ihre Ladung löschten, die dann mit der Bahn weiter transportiert wurde. Pillau wie Königsberg haben neuerdings scharfe Konkurrenz seitens der benachbarten russischen Hafenstädte Libau und Windau auszuhalten.

Wenig frequent sind die Häfen der kleinen am Frischen Haff gelegenen Orte Tolkemit, Frauenburg, Brandenburg und Fischhausen.

Der nördlichste der deutschen Ostseehäfen ist Memel, vorteilhaft gelegen an der Mündung der Dange und am Ausfluss des Kurischen Haffs. Es beherrscht somit auch den Verkehr auf den ins Haff mündenden Flüssen Minge und Memel, mit ersterer ist es noch durch den König-Wilhelmskanal verbunden. Auch der Hafen ist gut, da er eine Tiefe von 6 bis 7 m besitzt. Trotzdem ist die Bedeutung von Memel gering und kann nur gering sein, da wegen der Nähe der russischen Grenze das Absatz- und Produktionsgebiet für den Handel Memels allzu klein ist. Es zeigt daher auch die langsamste Entwickelung von den grösseren Seestädten unseres Gebietes, es zählte 1905 nur 20 685 Einwohner gegen 20 166 (1900) und 19 287 (1890).

3. Abschnitt.

Städte an Seen und Teichen.

In unserem Gebiete finden sich drei Landschaften, die durch einen ausserordentlichen Reichtum an Seen ausgezeichnet sind: die pommersche Seenplatte, das preussische Seengebiet, einen Teil von Westpreussen und die südliche Hälfte der Provinz Ostpreussen umfassend, und endlich der Nordwesten der Provinz Posen nebst den angrenzenden Teilen von Brandenburg. Hahn hat sich in seiner Arbeit über die Städte der norddeutschen Tiefebene mit dem Einfluss der Seen auf den Städtebau beschäftigt und ordnet die hier in Betracht kommen-

Digitized by Google

den Ortschaften in vier Klassen: 1. die Stadt liegt am Ende eines länglichen Sees, vielfach am Ein- oder Ausfluss des den See durchströmenden Wasserlaufes; 2. die Stadt liegt auf einer Halbinsel, oder das Schloss oder Kloster, an das sich die später entstehende Stadt anlehnte, hat diese Lage; 3. die Stadt liegt auf einem Isthmus zwischen zwei Seen und endlich 4. sie liegt auf einer Insel im See. Der vierte Fall ist sehr selten, da diese Lage Unbequemlichkeiten für den Verkehr im Gefolge hat; in unserem Gebiet findet sich keine Vertreterin dieses Typus.

Wenn wir die Einteilung Hahns uns zu eigen machen und ihr folgen, so geschieht dies deshalb, weil bei der grossen Anzahl der an Seen gelegenen Städte nur bei strenger Durchführung einer festen Klassifikation Übersichtlichkeit der Darstellung erreicht werden kann; man wird jedoch nicht verkennen dürfen, dass gewisse Übereinstimmungen bestehen zwischen Stadtlagen, die verschiedenen Klassen angehören. Bei der Anlage einer Stadt auf einer in den See vorspringenden Halbinsel z. B. mag massgebend gewesen sein die Sicherheit, die diese Art der Anlage bot: auf drei Seiten bildet der See einen natürlichen Schutz, nur die vierte Seite bedarf der Verteidigung. Ähnliche Sicherheit verleiht die Lage auf dem Isthmus zwischen zwei Seen. Hier kommt aber ein weiterer, durch die Lage bedingter Vorteil hinzu: handelt es sich um Seen von bedeutender Längenerstreckung, so sind die Strassen gezwungen, die Seen zu umgehen und sich auf der Landenge zwischen beiden zu treffen. Diese Städte liegen also in Brennpunkten des Verkehrs und haben damit ein günstiges Moment für die Entwickelung. In ebenso vorteilhafter Verkehrslage können nun auch Halbinselstädte liegen, wenn nämlich wie bei Neuwedell, Nikolaiken u. a. der See durch die Halbinsel so eingeengt wird, dass er überbrückt werden kann. Auch nach solchen Punkten werden die Strassen von allen Seiten her zusammenstrahlen.

I.

Der erste Fall, dass die Stadt am Ende eines Sees liegt, ist ziemlich häufig, weil diese Städte von den Verkehrswegen, die den See umgehen müssen, in jedem Falle berührt werden. Öfters kommt es vor, dass die Stadt in einiger Entfernung vom See gelegen ist, wenn direkt am Ufer des Sees kein

Digitized by Google

geeigneter Baugrund vorhanden war. Viele der Seen haben aber auch an Umfang gegen frühere Zeiten eingebüsst. Der Goplosee war z. B. ehemals an 10 km länger als heute[1]); Regulierungen und Kultur der Wiesen haben die Veränderungen bewirkt. Oft deuten noch Sümpfe oder feuchte Wiesen die alten Grenzen des Sees an. Folgende Städte gehören hierher:

a) Pommersche Seenplatte.

Pr.-Friedland (Kr. Schlochau), am Westende des Stadtsees gelegen, wo die Dobrinka aus diesem austritt. Verschiedene Strassen kreuzen sich hier, die Eisenbahn jedoch berührt das Städtchen nicht. Am Grossen Staritz-See liegt Freienwalde (Kr. Saatzig) an der Strassen- und Bahnlinie Stettin—Belgard—Köslin—Danzig. Wangerin (Kr. Regenwalde) erhebt sich am westlichen Ende des gleichnamigen Sees. Bütow ist an der Bütow etwa 2 km von ihrem Austritt aus dem Mangwitzsee entfernt gelegen. Der See dehnte sich vermutlich früher viel weiter nach Norden aus und reichte bis dicht an die Stadt heran. Unterhalb von Bütow verbreitert sich das Flusstal erheblich und wird von Sümpfen und nassen Wiesen eingenommen. Die Stadt liegt also an einer Art Pass, der auf eine längere Strecke den einzigen Übergang vermittelt. Am Ostende des langgestreckten Naugarder Sees erhebt sich die Stadt Naugard, an der Südspitze des Dammschen Sees Altdamm, ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, da sich hier die Strassen und Bahnlinien vom östlichen Pommern nach Stettin vereinigen, um gemeinsam das breite Odertal zu durchqueren. Am Grossen Vandsburger See liegt das Städtchen Vandsburg (Kr. Flatow).

b) Preussische Seenplatte.

Nordenburg (Kr. Gerdauen) ist etwas über 2 km vom Ende des nach ihm benannten Sees entfernt, der sich früher wohl bis nahe an die Stadt erstreckte; ein geringes Steigen des Wasserspiegels würde genügen, um die zwischen Stadt und See liegenden Wiesen diesem einzuverleiben. Die Entwickelung der abseits der wichtigeren Verkehrslinien liegenden Stadt geht sehr langsam vor sich: 1816 zählte sie 2124, 1900: 2205 Einwohner.

[1]) v. Sadowski, a. a. O. S. 5.

Digitized by Google

Johannisburg liegt am Pisseck, 0,9 km unterhalb des Roschsees, an und für sich in günstiger Lage, denn südlich der Stadt zeigt der Pisseck einen sehr unregelmässigen Lauf, während er nördlich vom „Schlossbruch-Moor“ begleitet und daher dort schwer passierbar ist. Hier befindet sich also der günstigste Übergangspunkt, dessen Bedeutung noch dadurch erhöht wird, dass sich vom Roschsee bis zum Spirdingsee eine durch den Pisseck verbundene Seenkette hinzieht, die am besten südlich umgangen wird. Trotzdem ist die Stadt klein und unbedeutend geblieben (1900: 3480 Einwohner), da die grossen Strassen die sehr dünn bevölkerte Johannisburger Heide von jeher gemieden haben.

Saalfeld (Kr. Mohrungen) liegt am Nordende des Ewingsees, etwas entfernt von ihm und bedeutend höher als dieser. Durch den Weinsdorfer Kanal steht der Ewingsee mit dem langgestreckten Geserichsee in Verbindung, an dessen Südspitze die Stadt Deutsch-Eylau sich erhebt. Die beiden Orte sind in der Luftlinie 20 km von einander entfernt; der ganze Verkehr, der rechtwinklig zur Längsachse der Seengruppe verläuft, muss durch die beiden an ihrem Ende gelegenen Städte vermittelt werden.

Nahe beim Schertingsee liegt Mohrungen, das auch den Verkehr der Pässe zwischen den einzelnen Gliedern der Seenkette beherrscht, die sich weiter östlich hinzieht.

Hohenstein (Kr. Osterode) am Ende des kleinen Mispelsees wird von der Bahnlinie Allenstein—Soldau und mehreren Strassen berührt.

Am Südufer des Haussees liegt die Stadt Ortelsburg. Auch der Verkehr über die schmale Landenge zwischen dem Kleinen und dem Grossen Haussee strebt der Stadt zu auf der Strasse von Bischofsburg, während am Südrande des Sees Strasse und Eisenbahn von Johannisburg nach Allenstein hinziehen.

c) In Posen.

Margonin (Kr. Kolmar), ein kleines Landstädtchen am Nordende des nach ihm benannten Sees im Schnittpunkt verschiedener Strassen gelegen.

Rogasen (Kr. Obornik), langgestreckt am westlichen Ufer des schmalen Rogasener Sees; der nördlichste Teil der Stadt

Digitized by Google

liegt auf dem Dreieck, das vom See und der ihn hier verlassenden Welna gebildet wird. Gegenüber der Stadt mündet die Kleine Welna, in sumpfigem Tal von Norden kommend, in die Welna ein, nur eine enge Passage zwischen sich und dem Ufer des Sees freilassend, die von der Strasse nach Wongrowitz benutzt wird. Die Bahnlinie nach Thorn, die sich hier von der Posen—Schneidemühler Strecke abzweigt, ist genötigt, weit nach Norden auszubiegen, um das breite Tal zu vermeiden.

Schliesslich sind noch zwei ganz kleine Städte zu nennen, und zwar das am Südende einer die Gruppe des Köbnitzer Grossdorfer und Kopnitzer Sees fortsetzenden feuchten Niederung gelegene Kopnitz (Kr. Bomst) mit 821 Einwohnern im Jahre 1900 gegen 912 1890 und Schlawa (Kr. Meseritz), dessen Volkszahl im gleichen Zeitraum von 827 auf 732 zurückging. Westlich von Schlawa liegt der Schlawaer See, im SW beginnt die Karolather Heide, ein ausgedehnter Forst, der die Verkehrswege nicht anzulocken vermag.

d) In Brandenburg.

Beeskow liegt am Ende der seeartigen Erweiterung der Spree, die — 7 km lang — sich im N an den Schwielugsee anschliesst. Die Strasse von Frankfurt a. O. nach Lübben überschreitet hier, wo der Fluss wieder schmäler wird, die Spree. Der Lage von Beeskow entspricht am Südende des vom Schwielugsee nur durch eine schmale Landzunge getrennten Mochnowsees die von Lieberose (Kr. Lübben).

Schönfliess (Kr. Königsberg) und Bahn bilden ein entsprechendes Paar, auch sie bezeichnen das Nord- und Südende einer Seengruppe.

Die drei Städte Berlinchen (Kr. Soldin), Sternberg und Drossen weisen dieselben Lagemerkmale auf wie die bisher besprochenen Orte.

Wir sehen also, dass sehr häufig am Ende eines Sees eine städtische Ansiedelung entstanden ist, da diese Lage günstige Verkehrsbedingungen mit sich bringt. Bei kleineren Seen und Teichen finden sich Städte auch am Rande; denn bei geringer Ausdehnung bedeutet es kaum einen Umweg, wenn die Strasse statt auf die Spitze des Sees zu zielen, um ihn zu umgehen, die am Rande gelegene Siedelung aufsucht. Doch finden wir

Digitized by Google

diese Lage nicht gar zu oft, in unserem Gebiete nur bei Bärwalde am Rande eines kleinen Teiches, ferner bei Schwersenz (Kr. Posen Ost), das etwa in der Mitte des Ostufers des Schwersenzer Sees liegt an belebten Verkehrswegen. Ähnlich liegen Bialla (Kr. Johannisburg) und Rehden (Kr. Graudenz) am Schlosssee. Etwas anders ist die Sache bei Lyck. Gegenüber der Stadt erhebt sich im See eine Insel, und da dieser hier ohnehin schmal ist, konnte er mit Leichtigkeit überbrückt werden.

II. Die Stadt liegt auf einer Halbinsel.

Nur einige Beispiele lassen sich für diesen Fall auffinden, zunächst Mohrin (Kr. Königsberg i. Nm.), das auf einer in den Mohriner See vorspringenden Halbinsel einige Meter über dem Wasserspiegel gelegen ist.

Neuwedell ist erbaut auf einer Halbinsel des Grossen Sees, deren Spitze sich dem jenseitigen Ufer auf etwa 100 m nähert; es war daher leicht, den See hier zu überbrücken und den Verkehr von Arnswalde nach Kallies auf diese Weise das Hindernis, das der See bildete, überwinden zu lassen.

Kruschwitz (Kr. Strelno) liegt am Goplosee an und zum Teil auf einer Halbinsel, die sich weit in den See hinein erstreckt und mit dem gegenüberliegenden Ufer durch eine Brücke verbunden ist; diese wird von der Strasse nach der jenseits der nahen russischen Grenze gelegenen Stadt Piotrkow benutzt.

Das Städtchen Powidz (Kr. Witkowo) (1900: 1107 Einwohner) liegt auf einer Halbinsel im Powidzer See, abseits von allen Verkehrslinien und nur durch eine Strasse mit Gnesen verbunden.

Recht interessant ist die Lage von Deutsch-Eylau. Deutsch-Eylau ist an einer Halbinsel nahe dem Südende des Geserichsees gelegen, die sich dem jenseitigen Ufer in dem Maße nähert, dass beide Ufer durch eine Brücke verbunden werden konnten. Die Länge des Geserichsees beträgt etwa 20 km, er ist an mehreren Stellen so schmal, dass auch hier der Übergang nicht allzu grossen Schwierigkeiten begegnen würde. Deutsch-Eylau hat aber den Lagevorteil, dass es auf einer von Danzig nach Warschau gezogenen geraden Linie, somit auf dem kürzesten Wege zwischen diesen beiden Städten liegt.

Digitized by Google

Passenheim (Kr. Ortelsburg) an einer in den Grossen Calbensee hineinragenden Halbinsel; $1^1/_2$ km südöstlich der Stadt dehnt sich der Kopuneksee aus, der wieder vom Lehleskersee im Osten nur durch eine schmale, sumpfige Landzunge getrennt ist. Die Strasse Bischofsburg-Neidenburg findet also keine andere Passage und muss über Passenheim verlaufen.

Der Banetiensee im Osten der Stadt Gerdauen besass früher wohl grösseren Umfang und nahm auch die ganze sumpfige Gegend im Süden und Westen des Ortes ein. Zwischen Sumpf und See, also auf einer Art Halbinsel, liegt Gerdauen.

Nikolaiken (Kr. Sensburg) an der schmalsten Stelle des „Taltergewässers". Der Hauptteil der Stadt liegt am östlichen Seeufer, ein andrer auf einem Vorsprung des Westufers, der nur etwa 100 m vom östlichen Gestade entfernt und mit diesem durch eine Brücke verbunden ist. Auch bei Lippehne (Kr. Soldin) konnte bequem von der Halbinsel, die die Stadt trägt, eine Brücke nach dem gegenüberliegenden Ufer geschlagen werden.

III. Die Stadt liegt auf einem Isthmus zwischen zwei Seen.

Die Zahl der Städte, die in diese Klasse gehören, ist so ausserordentlich gross, dass es sich hier wieder empfehlen dürfte, eine Teilung nach der Zugehörigkeit zu den einzelnen Seengebieten vorzunehmen.

a) Pommersche Seenplatte.

Daber (Kr. Naugard) liegt zwischen einem langgestreckten, schmalen See im S und der sumpfigen Fortsetzung des Heinrichshofer Sees im N; die Landenge wird von der Landstrasse Naugard—Freienwalde passiert.

Baldenburg (Kr. Schlochau) zwischen Bölzigsee und Labessee; an letzteren schliesst sich der Tessenthinsee an. Bölzig- und Labessee sind stellenweise sehr schmal oder durch Halbinseln so eingeengt, dass auch andere Übergänge möglich gewesen wären; doch fallen ihre Ufer, besonders die des Bölzigsees, so steil ab, dass die Benutzung des Isthmus für die Strassen am bequemsten erscheinen musste.

Digitized by Google

Auf der schmalen Landenge zwischen dem Zepplin- und Dratzigsee liegt Tempelburg (Kr. Neustettin), durchflossen von dem die Seen verbindenden Gewässer. Die Stadt entstand im Anschluss an eine von den Tempelherren gegründete Burg; für eine solche war der Platz wie geschaffen, indem im O und W das Wasser die Anlage von Angriffen schützte. Die Strassen überschreiten den Pass, während die Bahnlinie Stargard—Neustettin das Seengebiet nach Möglichkeit meidet und einige km südlich der Stadt verläuft.

Neustettin[1]) wurde im Jahre 1310 gegründet auf dem Isthmus zwischen Vilm- und Streitzigsee an einer Stelle, die sich durch ihre Sicherheit empfahl, da neben den Seen noch Sümpfe Schutz gewährten und zwei breite — jetzt zugeschüttete — Gräben die Stadt umflossen. Die Lage an der alten Salz- und Handelsstrasse von Kolberg nach Nakel gab der Stadt erhöhte Bedeutung. Auch heut noch strahlen von hier eine Reihe Strassen aus, und es treffen sich die Hauptbahnlinien Pommerns: die von Schneidemühl nach Kolberg und von Stettin nach Stolp. Eine weitere Strecke nach Konitz stellt die Verbindung mit Dirschau her.

Nörenberg (Kr. Saatzig) am Südufer des Enzigsees. $1^1/_2$ km südlich davon beginnt der Nethstubbesee. Westlich von Nörenberg überschreitet die Strasse nach Freienwalde einen Zipfel des Enzigsees auf einem Damm, dessen Herstellung durch eine in der Mitte gelegene Insel erleichtert wurde.

Jakobshagen[2]) an der Ihna zwischen dem Saatzigsee und einem kleineren See östlich der Stadt. Oberhalb des letzteren ist das Ihnatal versumpft, während auf dem Isthmus da, wo Jakobshagen erbaut ist, der Übergang sehr bequem ist.

Die Stadt Kallies[3]) wird von drei Seen umgeben; Deutsch-Krone und Zempelburg (Kr. Flatow) zeigen wieder die gewöhnliche Isthmuslage.

b) Preussische Seenplatte.

Lötzen. Auf der Strecke von Angerburg bis Johannisburg zieht sich eine fast ununterbrochene Reihe von Seen hin,

[1]) Vergl. Tümpel, Die Gründung von Schloss und Stadt Neustettin 1310. (Programmabhandlung von Neustettin 1906.)

[2]) Kr. Saatzig.

[3]) Kr. Dramburg.

Digitized by Google

die teils durch mehr oder minder breite Wasserläufe miteinander verbunden, teils durch schmale Landstreifen getrennt werden. Mauersee, Dargeinensee, Dobenscher- und Kisseinsee hängen zusammen und können bei ihrer erheblichen Breite nicht überschritten werden. Der Verkehr muss sie also umgehen. Die Strassen führen entweder über Angerburg oder über das auf der Landenge zwischen den vorhergenannten und dem Löwentinsee gelegene Lötzen. Lötzen ist insofern vor Angerburg im Vorteil, als es auf der direkten Route Lyck—Königsberg liegt. Der Wichtigkeit der den Pass kreuzenden Verkehrswege entsprechend ist dieser durch die westlich der Stadt errichtete Feste Boyen geschützt.

Stuhm. Die Strasse von Graudenz nach Marienburg überschreitet bei Stuhm die schmale Landenge zwischen Stuhmer- und Barlewitzersee. Der Schutz, den die Seen der im Anschluss an eine Ordensburg entstandenen Stadt gewährten, mag der Grund zu ihrer Anlage an dieser Stelle gewesen sein, denn die Strasse könnte ebenso gut westlich vom Stuhmersee verlaufen, wie dies bei der Bahn der Fall ist.

Riesenburg (Kr. Rosenberg) am Ostufer des Schlosssees, der durch einen 2 km breiten, von den „Schanzenbergen“ eingenommenen Isthmus vom Sorgensee getrennt ist. Strasse und Bahn von Marienburg nach Deutsch-Eylau berühren die Stadt.

Allenstein. Von der Alle durchflossen und am Ende des schmalen Langsees gelegen, beherrscht die Stadt den Verkehr der Pässe zwischen Okulsee und Kortsee einerseits und Okul- und Redigksee andrerseits. Wie wichtig diese Stelle von jeher für den Verkehr war, beweist die Anlage der die Strassen sperrenden Ordensburg. Auch heute nimmt Allenstein im ostpreussischen Eisenbahnnetz eine bedeutsame Stellung ein: es kreuzt sich hier die Strecke Thorn—Insterburg mit der von Königsberg nach Lyck, ausserdem zweigt sich eine Linie nach dem nahe der russischen Grenze gelegenen Soldau ab. Infolge der günstigen Verkehrslage zeigt Allenstein schnelles Steigen seiner Einwohnerzahl (1816: 2080, (1890: 19480, 1905: 27420), weshalb es auch die Hauptstadt des neuen Regierungsbezirkes geworden ist.

Von geringer Bedeutung für den Verkehr ist Seeburg Kr. Rössel) (1900: 3025 Einwohner) zwischen Lockhäusersee

Digitized by Google

und einer Reihe kleinerer Seen, die sich an den Grossen Blankensee anschliessen.

Wartenburg (Kr. Allenstein). Östlich der Stadt liegt eine Gruppe von Seen, welche durch die Pissa mit dem Wadangsee verbunden werden. Auf der sehr breiten Landfläche zwischen beiden Seen liegt an der Pissa die Stadt Wartenburg, ein Kreuzungspunkt mehrerer Strassen, aber an Einwohnerzahl und Wichtigkeit von dem benachbarten Allenstein weit überragt.

Sensburg auf dem schmalen Isthmus zwischen dem Czoossee im Süden und dem nördlich gelegenen Junosee, an welche sich andere Seen anschliessen, so dass eine langgestreckte Seenkette entsteht, welche bei Sensburg von den Strassen passiert wird. Trotz der relativ günstigen Lage ist die Bedeutung der Stadt gering, da dieser Teil Ostpreussens sehr dünn bevölkert ist und abseits der wichtigeren Verkehrslinien liegt. Dasselbe gilt von Rhein (Kr. Lötzen), einem zwischen Rheinschen- und Ollofsee gelegenen Städtchen von (1900) 2025 Einwohnern. Ähnlich ist Arys (Kr. Johannesburg) (1900: 1620 Einwohner) zu beurteilen, das am Arysfluss zwischen Arys- und Gr.-Schaimosee liegt.

Der auf dem schmalen Isthmus zwischen Pausen- und Drewenzsee gelegenen Stadt Osterode i. Ostpr. strebt auch der Verkehr des Passes zwischen Drewenz- und Schmordingsee zu. Mit Elbing steht Osterode durch den Oberländischen Kanal in Verbindung, Bahnlinien verknüpfen es mit Dt.-Eylau, Insterburg und Marienburg. Im Zeitraum 1816—1890 hat sich die Einwohnerzahl vervierfacht, seitdem stieg sie von 9410 auf 13950.

Briesen liegt zwischen dem Sittnosee im O und dem Schloss- und Friedecksee im W. Den Pass zwischen letzteren beiden überschreitet die Kulmer Strasse, den zwischen Schloss- und Sittnosee die Strasse nach Rheden, während die Eisenbahnstrecke Thorn—Allenstein weiter östlich verläuft.

Kulmsee wird vom Kulmsee und einer teilweise vom Mialkuczsee eingenommenen Niederung begrenzt. Die Strasse von Thorn teilt sich hier in zwei Äste nach Kulm und Strasburg.

Die Stadt Gilgenburg (Kr. Osterode) füllt die schmale Landenge zwischen dem Grossen und Kleinen Damerausee vollständig aus. Die Bedeutung von Gilgenburg ist gering (1900: 1600 Einwohner), da die Verkehrswege nicht gezwungen sind

Digitized by Google

den Isthmus aufzusuchen, sondern die Seen ebenso gut umgehen können, wie das z. B. die Bahnlinie Soldau—Deutsch-Eylau tut.

c) In Posen.

Wongrowitz, von der Welna durchflossen, liegt zwischen Lengowoer- und Durowoersee. Von Wongrowitz nach N zieht sich eine Kette von Seen bis fast nach Gollantsch hin, eine andere verfolgen wir nach S bis Schocken. Der ganze Verkehr, der auf dieses Hindernis stösst, muss also den Pass von Wongrowitz benutzen. Auch Znin liegt auf dem Isthmus zwischen zwei Seengruppen, welche sich an den Grossen und den Kleinen Zniner See anschliessen.

Zwischen Rattaier- und Warowersee verlaufen Strasse und Eisenbahn von Schneidemühl nach Rogasen; hier liegt die Stadt Kolmar i. P.

Am Nordende des Mogilnosees, etwa 3 km vom Wiecanowoer See entfernt, liegt das von der Gnesen-Hohensalzaer Eisenbahn berührte Mogilno.

Tirschtiegel (Kr. Meseritz). Alt-Tirschtiegel rechts, Neu-Tirschtiegel links der Obra, die hier eben aus dem Mühlensee ausgetreten ist, um 2 km weiter nördlich in den Konninsee sich zu ergiessen. Gleich unterhalb der Stadt beginnen Sümpfe, die sich entlang der Obra bis an den Konninsee hinziehen.

Die drei Städte Santomischel (Kr. Schroda), Bnin und Kurnik (Kr. Schrimm) müssen zusammen besprochen werden. Von Zwolno-Hauland bis Skrzynki erstreckt sich eine nur durch schmale Pässe unterbrochene Folge von Seen. Von den Landengen ist die bei dem Dorfe Gross-Jeziory versumpft, zwei andere sind zu wenig ausgedehnt, als dass sie einen geeigneten Bauplatz für eine Stadt hätten abgeben können. Auf dem Isthmus zwischen dem Kleinen Jeziory- und dem Raczynskisee liegt Santomischel, zwischen Bniner- und Kurnikersee Bnin, nur 2 km davon entfernt, südlich der Landenge zwischen Kurniker- und Skrynkiersee Kurnik. Natürlich mussten sich die drei so nahe beieinander liegenden Städte gegenseitig in der Entwickelung hemmen, ein Übelstand, unter dem viele Städte gerade in Posen zu leiden haben, und auf den wir weiter unten noch zu sprechen kommen.

Digitized by Google

Betsche (Kr. Meseritz) liegt zwischen dem Stadt- und dem Chlopsee. Die Landenge zwischen ihnen überschreitet die Strasse von Meseritz nach Neustadt bei Pinne, während die Bahnlinie von Posen nach Meseritz den nördlich vom Stadtsee zwischen diesem und dem Scharziger See gelegenen Pass benutzt.

Neben den genannten zeigen noch einige andere Städte der Provinz Posen die Isthmuslage; da es sich jedoch um unbedeutende Orte handelt, dürfte es genügen, nur ihre Namen zu nennen. Es sind dies Schocken (Kr. Wongrowitz) (1284 Einwohner), Kletzko (Kr. Gnesen) mit 1723, Rogowo (Kr. Znin) (811), Pudewitz im Kreise Posen-Ost (2855), das etwas grössere Wollstein (Kr. Bomst) (3436) und schliesslich Bartschin (Kr. Schubin) mit 1108 Einwohnern.

d) In Brandenburg.

Lagow (Kr. Oststernberg) liegt auf der ganz schmalen Landenge zwischen Lagower- und Tschetschsee. Wichtigere Verkehrswege berühren den Ort nicht, dem entsprechend ist auch seine Bedeutung gering: 1900 zählte er 393 Einwohner und war damit die kleinste Stadt in Preussen.

Woldenberg (Kr. Friedeberg i. Nm.) am Ostende der breiten Landbrücke zwischen Hermsdorfer und Grossem See, dicht am Rande des letzteren gelegen. Nördlich der Stadt befindet sich ein bequemer Übergang über das „Breite Fliess", das weiter unterhalb breiter und von feuchten Wiesen eingefasst wird. Erst da, wo die Höhen der „Kappe" herantreten, wird es wieder eingeengt und von der Bahn nach Stargard überschritten.

Liebenau (Kr. Züllichau-Schwiebus) zwischen Richter- und Gastsee. Hier handelt es sich um Seen von so geringer Grösse, dass der Verkehr sie bequem umgehen und auf die Benutzung des Isthmus verzichten kann. In der Tat verlaufen Hauptstrasse und Bahn weiter südlich.

IV.

Es ist noch übrig, einige Städte zu erwähnen, die gleichfalls an Seen liegen, ohne jedoch in eine der bisher aufgestellten Klassen zu fallen. Ziemlich häufig sind Städte

Digitized by Google

zwischen einem See und einem Fluss angelegt worden; hier mag wohl auch die Sicherheit, die die Stadt in dieser Lage geniesst, massgebend für die Wahl des Platzes gewesen sein. Diesen Fall finden wir bei den schon erwähnten Städten Birnbaum und Gartz, ferner bei Bentschen (Kr. Meseritz), das teilweise auf dem rechten Obraufer, teilweise auf einer zwischen der Obra und dem Bentschener See sich hinziehenden Landzunge erbaut ist.

Tilsit liegt zwischen der Memel und einem Teich. Den Brückenkopf auf dem rechten Memelufer decken Sümpfe und das Uszlenkisgewässer.

In Friedland i. Ostpr. kreuzen sich beim Übergang über die Alle die Strassen von Bartenstein nach Allenburg und von Gerdauen nach Tapiau. Die Bedingungen zum Überschreiten der Alle sind hier nicht günstiger als an anderen Stellen des Flusslaufes; um so eher wird man annehmen dürfen, dass der Schutz, den der See im Norden und Westen der Stadt gewährt, bestimmend für die Anlage der Stadt gerade an diesem Orte gewesen ist.

4. Abschnitt.

Sümpfe und ihr Einfluss auf den Städtebau.

Neben den Seen sind für den Verkehr äusserst hinderlich die Sümpfe, Moore und Brüche. Ihrem Einfluss auf die Verkehrswege nach kann man sie einteilen in die langgestreckten Sumpftäler, die alten glacialen Flusstäler der norddeutschen Ebene, die nicht umgangen werden können, sondern gekreuzt werden müssen[1]), und in die kleineren Sümpfe, die der Verkehr umgeht. Für die Beurteilung der Lage der an ihnen gelegenen Städte werden ähnliche Gesichtspunkte zu suchen sein wie für die an Seen, während die Städte an den alten Flusstälern sich die günstigsten Übergangsstellen ausgesucht haben.

a) Die alten Flusstäler[2]) und ihre Städte.

Man unterscheidet in unserem Gebiet mehrere alte Flusstäler, die sich auf Karten grösseren Maßstabes gut erkennen

[1]) Hahn, a. a. O. S. 102.

[2]) Vergl. Wahnschaffe, Die Ursachen der Oberflächengestaltung

Digitized by Google

lassen. Teils dienen sie noch heute den Flüssen als Läufe, wobei dann die geringe Wassermenge und Breite derselben in einem merkwürdigen Missverhältnis zu der Ausdehnung des Tales steht, oder sie liegen jetzt trocken. Ihre Entstehung verdanken sie der Eiszeit und stellen Sammelrinnen für das Schmelzwasser des allmählich weiter nach Norden zurückweichenden Inlandeises dar[1]). Als Beweis dafür gelten neben den Endmoränenzügen und Grundmoränenlandschaften die Ablagerungen fluvioglazialer Bildungen[2]), welche als Talsande in völlig ebener Fläche die Talsohlen erfüllen. Die Flüsse, die mit geringem Gefälle die Täler durchströmen, neigen hier zur Bildung von Nebenarmen, Mooren und Brüchen, und wie noch heute trotz der vorgenommenen Regulierungen die Täler vielfach von Sümpfen erfüllt sind, so waren sie es in viel höherem Maße zur Zeit der Entstehung der hier in Frage kommenden Städte, so dass es berechtigt erscheint, auch Städte hier zu behandeln, die heute nicht mehr an Sümpfen liegen, da man bei der Beurteilung der Lage einer Stadt stets ihre Bestimmung und die Verhältnisse zur Zeit der Gründung berücksichtigen muss. Heute liegen die Dinge allerdings wesentlich anders: wo früher unbenutzbares Sumpfland sich ausdehnte, da erstrecken sich nun fruchtbare Felder, unterbrochen von Ansiedelungen, und während einstmals die Verkehrswege nur an einigen wenigen Punkten die Täler kreuzen konnten, ist jetzt fast überall der Übergang möglich. Das bedeutet für die Städte, die ehemals allein den Verkehr über das Tal beherrschten, eine Verminderung ihrer früheren Bedeutung, für die Orte aber, die damals von jeglichem Verkehr gemieden werden mussten, einen grossen Vorteil. Die Täler selbst werden heute mit Vorliebe wegen der geringen Terrainschwierigkeiten von den Eisenbahnen — um nur ein Beispiel von vielen zu nennen, sei die Strecke Kreuz-Stettin erwähnt — und zur Anlage von Kanälen — z. B. Friedrich-Wilhelm-Kanal, Bromberger Kanal — benutzt.

---

des norddeutschen Flachlandes. 2. Auflage. Stuttgart 1901. (1. Auflage in Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde Bd. VI, Heft 1.) S. 175—190.

[1]) Wahnschaffe S. 176.

[2]) Ebenda S. 181, 190.

Digitized by Google

I.

Das Warschau-Berliner Tal lässt sich verfolgen, wenn man die Weichsel unterhalb der Einmündung des Bug verlässt und an der Bzura aufwärts geht bis Lenczycz; es setzt sich dann nach W zu fort, um nach 7 km den Zion aufzunehmen, einen Nebenfluss des Ner. Der Lauf des Ner bezeichnet dann auf eine weite Strecke das alte Tal, später der der Warthe. Das Obrabruch und die Faule Obra leiten hinüber zur Oder, die bis unterhalb Fürstenberg in dem alten Stromlauf fliesst, der dann die Spree erreicht. Der weitere Verlauf kommt für uns dann nicht mehr in Betracht. An den für den Übergang geeigneten Stellen sind die folgenden Städte entstanden:

Neustadt a. W. (Kreis Jarotschin), etwa 1 km von der Warthe entfernt am Rande der das Tal begleitenden Höhenzüge. $1^1/_2$ km unterhalb von Neustadt überschreitet die Strasse nach Schroda das hier ziemlich schmale Tal.

Schrimm ist insofern günstig gelegen, als das Tal der Warthe hier durch hohe Ufer eingeengt wird, während es oberhalb und unterhalb der Stadt so breit ist, dass dort der Übergang bedeutend schwieriger sein würde. Daher kreuzte auch die alte Handelsstrasse von Breslau nach Posen bei Schrimm die Warthe[1]), wie hier überhaupt eine der ältesten Brücken über die Warthe ist[2]).

Kosten liegt oberhalb der Mündung der Kostener Obra in das Obrabruch. Sie fliesst in einem Tal, das südlich von Kosten breit und sumpfig, bei der Stadt selbst jedoch schmal ist und mit Leichtigkeit von der Strasse und der Lissa—Posener Eisenbahn überwunden wird.

Wielichowo (Kreis Schmiegel) am nördlichen Rande des Obrabruches, das hier bequem passiert wird, da in seiner Mitte eine Insel mit festem Boden sich erhebt, auf der das Dorf Ziemin liegt. Dass die Stadt trotz dieser günstigen Lage unbedeutend geblieben ist (1700 Einwohner), liegt daran, dass hier nur eine Nebenstrasse das Bruch quert. Das weiter westlich gelegene Unruhstadt (Kr. Bomst) (1600 Einwohner), eine Gründung aus dem Jahre 1661[3]), wird nur von der nördlich der

[1]) Caro, Geschichte Polens. Bd. II, S. 544.
[2]) v. Sadowski, a. a. O. S. 18.
[3]) Schmidt, a. a. O. S. 368.

Digitized by Google

CALIFORNIA

Faulen Obra verlaufenden Strasse Wollstein—Züllichau berührt. Das kleine Städtchen Rothenburg (Kr. Grünberg) liegt südlich des Odertales, das wegen seiner Breite von den Strassen gemieden, dagegen in einiger Entfernung von Rothenburg durch die Eisenbahnlinien von Reppen und Bentschen gequert wird.

Gegenüber von Müllrose (Kr. Lebus) springt südlich von dem Dorfe Hohenwalde ein Hügel weit in das Tal vor; dadurch entsteht ein bequemer Übergang, der von den Strassen nach Briesen und Frankfurt sowie von der Bahn Kottbus—Frankfurt benutzt wird. Der Verkehr im Tale selbst wird durch den Friedrich-Wilhelmkanal, der Spree und Oder verbindet, vermittelt.

II.

Weiter nördlich verläuft ein zweiter alter Talzug, etwa parallel mit dem ersten. Er wird gekennzeichnet durch den Lauf der Weichsel von Modlin abwärts bis zur Mündung der Brahe, den Unterlauf der Brahe, die vom Bromberger Kanal benutzte Senke, dann durch Netze und Warthe; er erreicht die Oder bei Küstrin und folgt ihr bis Oderberg, um sich dann nach Westen bis zur Elbe fortzusetzen. Folgende Städte vermitteln den Verkehr über dieses Tal:

Thorn; es liegt am rechten hohen Ufer der Weichsel, dem sich von Süden her Anhöhen nähern. Schon zeitig hatte man die Gunst der Lage des Ortes erkannt, doch wurde erst 1236 die Stadt nach ihrer jetzigen Stelle verlegt[1]). Dort entwickelte sie sich bald zu einem bedeutenden Handelsplatz[2]), bot ihr doch die Weichsel in Polen ein grosses Hinterland, dessen Handel sie beherrschte. Zwei vielbefahrene Handelsstrassen verbanden Thorn über Breslau und Sandomircz mit Krakau. Durch die Veränderungen der politischen Grenze hat Thorn dieses Hinterland verloren, aber noch heute ist es als Handelsstadt, Verkehrsknotenpunkt und Festung von Wichtigkeit (43 530 Einwohner).

Bromberg[3]) an beiden Seiten der Brahe. Die äusserst günstige Verkehrslage leistete Gewähr für rege Entwickelung. Der Landverkehr, der sich von Süden her nach der Küste zu

---

[1]) Ewald I, S. 151.

[2]) Ewald IV, S. 250 f.

[3]) Cf. Schmidt, a. a. O. S. 156, 248, 303. — Sadowski S. 15.

Digitized by Google

bewegte, fand hier einen bequemen Übergang über das schmale Brahetal, weiter westlich aber stiess er auf die Sümpfe in der jetzt vom Bromberger Kanal durchflossenen Niederung. Bei Bromberg wird die Brahe für grössere Fahrzeuge schiffbar. Nach Nakel, ins Stromgebiet der Oder, wurden die Waren von Bromberg aus auf dem Landwege befördert. Trotz der vorteilhaften Lage sank die Bedeutung der Stadt infolge der unsicheren Zustände im polnischen Reiche so tief, dass sie 1772, als sie an Preussen fiel, nur 800 Einwohner zählte. Seitdem hob sie sich beständig (1905: 54 230), besonders nachdem Friedrich der Grosse 1773/4 den Talzug zur Anlage des Kanals, der die Brahe mit der Netze und damit die Weichsel mit der Oder verbindet, benutzt hatte.

Nakel (Kr. Wirsitz), an der Stelle des alten Flusstales gelegen, wo die Netze in dasselbe eintritt. Das Tal erreicht unterhalb von Nakel seine grösste Breite und ist — besonders in der Gegend von Samotschin — noch jetzt sehr sumpfig. Deshalb quert auch zwischen Nakel und Usch, dem nächsten günstigen Übergangsplatz, keine Strasse oder Bahnlinie die Niederung.

Die Lage von Samotschin (Kr. Kolmar) ist eben charakterisiert worden, ähnlich ungünstig liegt Friedheim (Kr. Wirsitz) an einer breiten Stelle des Netzebruchs. Der Verkehr meidet beide Orte, die denn auch in der Entwickelung mit dem besser gelegenen Nakel nicht Schritt halten konnten.

Gegenüber der Mündung der Küddow in die Netze befand sich schon im Anfang des 12. Jahrhunderts eine Burg, die den Übergang über die Netze decken sollte. 1473 wurde daselbst die Stadt Usch gegründet[1]). Die Stelle ist zum Übergang recht geeignet, da hier zum ersten Mal seit Nakel die Ufer sich einander nähern, während weiter unterhalb das Bruch wieder unpassierbar wird. Heute ist die Bedeutung der Stadt gering, das benachbarte Schneidemühl ist jetzt der Hauptstrassenknoten in dieser Gegend.

Auch bei Czarnikau ist das Netzebruch durch Höhen eingeengt. Die Netze wies hier eine Furt auf, daher darf man mit Sadowski annehmen, dass der Netzeübergang bei Czarnikau bereits sehr alt ist[2]). Ebenso kann bei Filehne die Netze

[1]) Schmidt, a. a. O. S. 218.

[2]) Sadowski S. 13, 14.

Digitized by Google

bequem überschritten werden im Gegensatz zu den unterhalb der Stadt gelegenen Strecken des Tales.

Ein weiterer wichtiger Übergang ist der bei Driesen (Kr. Friedeberg i. Nm.). Diese Stadt ist auf einer Insel zwischen zwei Armen der Netze erbaut, von der aus beide Ränder des Tales leicht zu erreichen sind.

Landsberg a. W. liegt auf dem rechten Ufer des Flusses, wo dieser ganz dicht an die sein Tal begleitenden Hügel herantritt. Da auch von S her trockener, fester Boden sich der Warthe nähert, ist diese Stelle zur Anlage einer Brücke vortrefflich geeignet, besonders da westlich davon längere Zeit keine Gelegenheit geboten wird, das breite Warthebruch zu durchqueren. Jetzt beherrscht Landsberg den Verkehr über das Tal nicht mehr so vollständig wie früher, denn seit der Urbarmachung und Trockenlegung des Warthebruches (1767—82) kann es auch an vielen andern Stellen überschritten werden, immerhin ist aber der Verkehr der rasch wachsenden Stadt (36 940) recht erheblich.

Sonnenburg (Kr. Oststernberg) liegt am Südrande des von unzähligen Armen der Warthe durchströmten und noch zum grossen Teil sumpfigen Warthebruches, das wegen seiner Breite und Unwegsamkeit hier nicht überschritten wird.

Küstrin, auf dem Dreieck zwischen Oder und Warthe gelegen. Von NW her springen die das Oder- und Warthebruch einsäumenden Höhen auf Küstrin zu vor und gestatten auf diese Weise bequeme Annäherung an die Stadt; auch der Strasse nach Westen steht fester Boden zur Verfügung. Zum Schutze der zahlreichen Verkehrslinien, welche sich hier treffen, sind Festungswerke errichtet worden, die ihrerseits wieder durch die Sümpfe des Tales gedeckt werden.

III.

Ein weiterer alter Flusslauf zieht sich von der Prosna südlich von Kalisch durch das Bartschbruch und an der Bartsch entlang zur Oder, die bei Schwusen erreicht wird; er wird von der Oder benutzt bis Neusalz, von wo er sich in ostwestlicher Richtung zum Bober, dann durch das Sablather Luch zur Neisse wendet; ihm folgt die Malxe bis zur Spree. Nun verlässt er unser Gebiet, setzt sich aber noch weiter fort bis

Digitized by Google

zur Havel bei Brandenburg. Er bedeutet für den Verkehr kein so grosses Hindernis wie die beiden zuerst genannten Täler, aber auch an seinen Rändern sind zahlreiche Städte entstanden. Zunächst kommen wir nach Adelnau, wo die Judenberge im NW der Stadt das Bartschbruch einengen und leicht passierbar machen. Bei Militsch sind es die Ausläufer des Dachsberges, die den Wegen einen festen Untergrund darbieten. Östlich von Militsch säumen den Lauf der Bartsch zahlreiche Teiche ein und machen den Übergang unmöglich.

Die kleine Stadt Sulau (Kr. Militsch) liegt am rechten Ufer der Bartsch, die hier in mehrere Arme geteilt und von Sumpfland umgeben ist, daher nicht überschritten wird.

Trachenberg. Die Teiche, die sich zwischen Sulau und Trachenberg zu beiden Seiten der Bartsch ausdehnen, und die Sümpfe, die weiter unterhalb bis Herrnstadt den Fluss begleiten, bewirken, dass die Verkehrswege auf die Benutzung des Passes von Trachenberg allein angewiesen sind.

Das Städtchen Herrnstadt (Kr. Guhrau) liegt zwischen Bartsch und Orle an der Stelle, wo die Bartsch aus dem Sumpf, den sie westlich von Trachenberg durchflossen hat, austritt und — auf beiden Ufern von Hügeln eingefasst — in schmalem Tale dahinströmt. Da die Stadt jedoch abseits von den Hauptverkehrslinien liegt, ist ihr nur eine geringe Bedeutung beschieden (1816: 1609 Einwohner, 1905: 1864).

Bei Glogau bildet die Oder eine grosse Insel, welche einen Stadtteil trägt. Da oberhalb und unterhalb von Glogau der Fluss schwer zu überschreiten ist, weil das Tal breit, die Ufer flach sind, entwickelte sich hier, wo von SW her Höhen bis dicht an den Strom herantreten, schon zeitig ein lebhafter Handelsplatz, der — am „grosspolnischen Tor“ gelegen (Sadowski) — befähigt war, Breslau starke Konkurrenz zu machen.

Obgleich auch bei Beuthen a. O. das Tal ohne Mühe passiert werden kann, meiden die Strassen doch die dünn bevölkerte Gegend um Beuthen — die Carolather Heide — und suchen lieber die Glogauer Oderbrücke auf. Bei Neusalz kreuzt die Eisenbahnlinie nach Wollstein die Oder. Gegenüber von Neusalz liegt das kleine, nur 820 Einwohner zählende Deutsch-Wartenberg.

Die beiden Orte Naumburg a. Bober (Kr. Sagan) und Christianstadt liegen am Südrande des alten Tales, das hier

Digitized by Google

nicht sehr tief eingeschnitten ist, daher bequem gekreuzt werden kann.

Auch bei Sommerfeld ist das heut von der Lubst durchflossene Urstromtal schmal und bereitet dem Verkehr keine Schwierigkeiten. Sommerfelds Bedeutung beruht auch weniger auf der Vermittelung des Verkehrs über das Tal, als vielmehr darin, dass es wie seine Nachbarstädte ein Hauptsitz der Textilindustrie geworden ist, deren Aufblühen durch die in der Nähe vorkommenden Braunkohlen gefördert wurde. Ebenso ist in Forst, einem regen Verkehrszentrum mit 33 750 Einwohnern, seit dem zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts Tuchfabrikation und verwandte Industriezweige heimisch.

Peitz (Kr. Kottbus). Unterhalb von Peitz fliesst die Spree in einer Entfernung von $1^1/_2$—$2^1/_2$ km parallel zur Malxe, so dass man, wenn man hier das Tal passieren wollte, genötigt wäre, zweimal Flüsse zu überschreiten. Oberhalb von Peitz erschweren mehrere südlich der Malxe gelegene Teiche die Passage. Aus dieser Passlage erklärt sich die Bedeutung von Peitz, das bis 1767 eine wichtige Festung war.

Lübben und Lübbenau liegen am Spreewald, der, von ungezählten Flüsschen und Wasserläufen durchzogen, das Tal einnimmt. Dieses Wirrsal von Gewässern erfüllt die ganze Strecke von Fehrow und Striesow bis Lübben; die Strassen müssen das Gebiet umgehen und kreuzen die Spree entweder bei Kottbus oder bei Lübben. Lübbenau dagegen wird nur von den in der Richtung von SO nach NW am Rande des Spreewaldes entlang ziehenden Verkehrswegen berührt.

IV.

Das nördlichste der grossen Urstromtäler ist das pommersche[1]). Es beginnt nordwestlich von Karthaus i. W., erstreckt sich zunächst in ost-westlicher Richtung, um dann nach S umzubiegen. Das erste Stück wird von der Buckowin, einem Zufluss der Lupow, durchflossen, das zweite vom Jassener See ein-

[1]) Vergl. Keilhack, Die Stillstandslagen des letzten Inlandeises und die hydrographische Entwickelung des pommerschen Küstengebietes. Jahrbuch der Königl. Preuss. geologischen Landesanstalt und Bergakademie zu Berlin für das Jahr 1898. Bd. XIX, Berlin 1899. S. 90—152, besonders S. 114 und 116.

Digitized by Google

genommen. Nun folgt eine ost-westlich gerichtete Strecke des Talzuges, die bis Kaffzig, nördlich von Rummelsburg, reicht. Im östlichen Teile dieses Stückes fliesst die Stolpe, im westlichen die Wipper. Bis Pollnow verfolgen wir das Tal, wo es scharf nach S umbiegt, um dann wieder die Richtung O-W einzuschlagen bis nördlich vom Dorfe Gr.-Tychow (Kr. Belgard). Westlich von Gr.-Tychow erweiterte sich die Senkung zu einem See. Das Wasser dieses Sees trat nördlich von Gr.-Rambin aus ihm heraus; das Tal verläuft dann in hauptsächlich ostwestlicher Richtung zum Haff und ist jenseits desselben noch weiter entwickelt.

Das pommersche Urstromtal ist bei weitem nicht so scharf ausgeprägt wie die anderen; demgemäss sind die Übergänge zahlreicher und leichter und die Städte nicht mit solcher Konsequenz an die Pässe geknüpft wie z. B. beim Thorn-Eberswalder Tal. Es kommt in unserm Gebiet nur eine Stadt in Frage, nämlich Pollnow (Kr. Schlawe), das am nordöstlichen Rande des Tales gelegen ist zwischen diesem und der Grabow; es kreuzen sich bei dem übrigens unbedeutenden Ort (2450 Einwohner) eine Anzahl von Strassen, da das Tal leicht zu passieren ist.

b) Kleinere Sumpfgebiete, Brüche u. s. w. und die daran gelegenen Städte.

Namslau an der Weide, welche oberhalb von Namslau in mehrere Arme gespalten und von Sümpfen umgrenzt ist, unterhalb der Stadt gleichfalls durch Sumpfland fliesst. Bei Namslau selbst tritt von beiden Seiten festes Land an die Weide nahe heran, so dass der Übergang ermöglicht wird. Die sichere und für den Verkehr wichtige Lage von Namslau heben schon die alten Landeskunden von Schlesien hervor, so die von Barthel Stein[1]), welcher sagt: „Fast uneinnehmbar ist Namslau, das jenseit der Oder nach Polen zu auf Sumpfgrund gelegen, nur einen Zugang von trockenem Boden aus hat; den sperren Türme und Gräben“, und Pankratius Vulturinus singt in seinem Panegyricus Silesiacus vom Jahre 1506[2]) von ihm: „. . . . iacet

[1]) Vergl. S. 76, Anm. 1.

[2]) Panegyricus Silesiacus, die älteste Landeskunde Schlesiens, mitgeteilt von Drechsler in: Zeitschr. des Vereins für Geschichte und Altertum Schlesiens. Bd. XXXV, Breslau 1901. S. 66, Vers 5401.

Digitized by Google

velut ad patriam Namslavia clavis". Diese Wichtigkeit der Stadt beizumessen war Vulturinus befugt, denn sie beherrschte die Strasse, die von Krakau über Czenstochau – Kreuzburg nach Breslau führte[1]).

Entsprechend ist die Lage des benachbarten Bernstadt (Kr. Öls): auch hier verengt sich das Tal der Weide, das östlich und westlich der Stadt breit und versumpft ist. Die schmale Stelle benutzt die Strasse nach Ohlau, um über den Fluss zu gelangen, andre Strassen führen an der Weide entlang nach Öls und Namslau.

Pless an der Psczinka, deren Tal ehemals sehr sumpfig war[2]). Spuren davon sind noch die früher vom Lonkauer Teich eingenommene Niederung westlich und kleine Sumpfstrecken an der Psczinka östlich der Stadt. Pless ist auf einem trockenen Platz zwischen den Sümpfen erbaut, den eine Strasse nach Krakau berührte. Die Bezeichnungen „Polnische Vorstadt", „Krakauer Strasse" deuten noch jetzt die alten Handelsbeziehungen zwischen Pless und Krakau an. Heute berührt die freundliche Stadt die Eisenbahnlinie, welche Oberschlesien mit der österreichischen Stadt Bielitz verbindet. Pless selbst bildet mit seiner reizvollen Umgebung und dem prächtigen Park einen Anziehungspunkt für die Bewohner des nahen, an Naturschönheiten armen Industriebezirkes.

Primkenau (Kr. Sprottau). Nördlich und nordöstlich der Stadt liegen ausgedehnte Brüche, an deren Südrande die Strasse von Glogau nach Sprottau verläuft. Die Eisenbahn, welche Primkenau an die Strecke Glogau – Sprottau anschliesst, durchquert das Bruch an der schmalsten Stelle. Südlich der Stadt erstreckt sich die menschenleere Primkenauer Heide.

Gollnow (Kr. Naugard) an der Ihna, die hier nach Osten umbiegt und von unterhalb Gollnow an bis zu ihrer Mündung von einer breiten Sumpflandschaft eingefasst wird. Strasse und Bahn von Altdamm nach Cammin können ihretwegen nicht gradlinig verlaufen, sondern müssen den Umweg über Gollnow machen.

Kamin (Kr. Flatow i. Westpr.) liegt am westlichen Ende eines ausgedehnten Sumpfes, der sich an den Mochelsee anschliesst und von der Kamionka durchflossen wird. Auch vor ihrem Eintritt in den See begleiten sie Moore, während sich hart

[1]) Partsch, Breslau S. 8.

[2]) Vergl. Partsch, Schlesien II, 1. S. 89.

Digitized by Google

nordöstlich der Stadt fester Boden zwischen die Sümpfe schiebt und so einen bequemen Übergang über die Kamionka ermöglicht, der jedoch von wichtigeren Strassen nicht benutzt wird.

Nördlich und östlich von Märkisch Friedland (Kr. Dt.-Krone) erstreckt sich eine feuchte Niederung, die auf einem trockenen Streifen von der Strasse nach Dt.-Krone gekreuzt wird. Die Einwohnerzahl der kleinen Stadt (2233 i. J. 1900) zeigt neuerdings eine geringe Abnahme, nachdem sie von 1816 bis 1890 fast auf derselben Höhe verharrt hatte.

Auch Neidenburg ist im Osten und Westen von Sümpfen umgeben, zwischen denen die Strasse von Passenheim nach der russischen Stadt Mlawa hindurchführt, während der westlich gelegene Sumpf an seiner schmalsten Stelle von der Willenberger Strasse gequert wird.

Soldau (Kr. Neidenburg) ist hoch gelegen am Nordrande des von Brüchen erfüllten Soldautales, das hier durch feste Ufer eingeengt und daher leicht überschritten wird von der Strasse nach Mlawa und der Marienburg—Warschauer Eisenbahn.

5. Abschnitt.

Städte an Gebirgen und Bergen.

Zunächst sollen die zusammenhängenden Gebirgsrücken und Höhenzüge, die sich in unserem Gebiete finden, auf ihre Bedeutung für die städtischen Ansiedelungen hin untersucht werden. Für den Verkehr bedeuten geschlossene Gebirgszüge ein Hindernis; er ist gezwungen, die wenigen Punkte, wo durch Einsattelungen der Übergang erleichtert wird, aufzusuchen. Es ist daher natürlich, dass an solchen Stellen vielfach Städte entstanden sind; ihre Bedeutung richtet sich nach dem Verkehrswert der Pässe.

1. Die Städte an den Pässen der Sudeten.[1])

Oberhalb von Schmiedeberg[2]) senkt sich der Kamm des Riesengebirges bei den „Grenzbauden“ auf 1052 m; diesen

[1]) Vergl. Fox, Die Pässe der Sudeten unter besonderer Berücksichtigung der Zentralsudeten. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, hgg. v. Kirchhoff. Bd. XIII, Heft 1.) 1900.

[2]) Fox, a. a. O. S. 7. f.

Digitized by Google

Pass benutzt die Strasse von Kleinaupa, um den Kamm zu überschreiten. Die Bedeutung des Schmiedeberger Passes war früher erheblicher als jetzt, war doch bis 1855 die Strasse über ihn die einzige fahrbare, welche die „westlichen Hochsudeten", die sich von Reichenberg bis zur Landeshuter Pforte 62 km lang erstrecken, überschritt, während sie nun von deren sieben gequert werden. Sie alle sind jedoch recht steil und unbequem, weshalb auch die Eisenbahnen und der grosse Handelsverkehr es vorziehen, den Umweg durch die Lausitzer Pforte oder das „Durchgangsland der Zentralsudeten" zu machen.

Die Städte der Landeshuter Pforte sind Liebau und Landeshut. Dem Durchgangsland der Zentralsudeten (Fox) fehlt eine geschlossene Kammlinie. Durch ein von Landeshut bis Landeck sich erstreckendes Längstal wird das Gebirge in zwei Rücken zerlegt. Die Strassen von Schlesien nach Böhmen müssen also überall zweimal Kämme übersteigen. Die Landeshuter Pforte nun ermöglicht es, die beiden das Längstal einschliessenden Rücken im Westen zu umgehen und stellt damit die bequemste Verbindung dar. Am Bober aufwärts führen Strasse und Bahn von Landeshut nach Liebau. Nachdem sie die Wasserscheide erstiegen haben, führen sie abwärts am Latschebach entlang nach Trautenau. Von den übrigen Strassen, die von Landeshut ausgehen, ist oben bereits gesprochen worden.

In der Pforte von Friedland i. Schl.[1]) (Kr. Waldenburg) durchbricht die Steine den Halbkreis von Bergen, der vom Hochwald bis zum Ochsenkopf das Waldenburger Talgebiet einschliesst. Da das Tal tief eingeschnitten ist, so ist die Verbindung bequem; Strasse und Bahn nach Waldenburg benutzen sie, um im Steinetal weiter über Braunau nach Glatz zu führen. Bei Halbstadt zweigt sich von der Hauptstrasse der Verkehr nach Nachod ab, den der Pass von Bodisch vermittelt. Über den Pass „zum hohen Stein" im SW von Friedland steigt die Strasse nach Adersbach, eine weitere Strasse verbindet Friedland mit Landeshut.

Von der erwähnten Verkehrslinie Glatz—Braunau—Friedland trennt sich bei Mittelsteine die Strasse über Neurode nach Waldenburg; ihr wie der Eisenbahn wies das Tal der Walditz den Weg. Neurode ist ein wichtiger Strassenknoten-

[1]) Fox, a. a. O. S. 46.

Digitized by Google

punkt, denn nördlich der Stadt senkt sich in den Zug des Eulengebirges der Pass „Plänel am Kreuz“ ein, der von der Strasse nach Reichenbach u. E. überschritten wird. Nach O zu eröffnet der Pass von Silberberg die Verbindnng mit Frankenstein.

Die unbedeutende Stadt Wünschelburg liegt am nördlichen Fusse des Passes von Karlsberg, dessen Strasse das Heuscheuergebirge übersteigend über Kudowa nach Nachod ins Metlautal führt.

Am Ausgange des Silberberger Passes liegt die Stadt Silberberg. Die Bedeutung des Passes und damit die der Stadt ist nicht gross, denn nur 9 km entfernt folgt der bequemere und deshalb für die Verkehrswege wichtigere Pass von Wartha. Wartha liegt am Durchbruch der Neisse zwischen dem Reichensteiner- und dem Eulengebirge. Wie wir oben gesehen haben, sammeln sich die meisten Strassen der Grafschaft bei Glatz: vereint durchschreiten sie dann das Tor von Wartha, um sich hier zu teilen und entweder über Münsterberg Breslau oder — dem Lauf des Flusses folgend — der Stadt Neisse zuzueilen.

Reinerz[1]). Drei Passstrassen nehmen von hier ihren Ausgang: die über den Hummelpass (630 m), die das Weistritztal mit Lewin verbindet; neuerdings führt bis Lewin die Eisenbahn. Von Lewin aus führt die Strasse ins Metlautal, wo sie die Bahnlinie nach Chotzen erreicht. Weniger wichtig ist die von Reinerz aus steil ansteigende Strasse über den Pass der Schnappe (781 m) nach dem österreichischen Örtchen Giesshübel. In Bad Reinerz schliesslich beginnt die Strasse über den Pass der Seefelder nach Kaiserswaldau. Alle diese Strassen führen von Reinerz aus an der Weistritz entlang nach Glatz, auch die Bahn benutzt grösstenteils dieses Flusstal.

Der Pass von Mittelwalde[2]) bietet eine bequeme Verbindung nach Böhmen, deren Wert noch dadurch erhöht wird, dass sie auf eine weite Strecke die einzige ist. Im NW wird die Pforte flankiert durch das Habelschwerdter- und das Adlergebirge, im O schliesst sich das hohe Glatzer Schneegebirge an. Die Wasserscheide zwischen Neisse und der Stillen Adler wird in bequemem Anstieg von Bahn und Strasse nach Prag erreicht.

[1]) Fox, S. 66.

[2]) Ebenda S. 67 f.

Digitized by Google

Landeck i. Schl.[1]) Nordöstlich von Landeck senkt sich in den Kamm des Reichensteiner Gebirges der Pass von Krautenwalde ein, dessen Bedeutung dadurch gewinnt, dass der nächste fahrbare Übergang erst in dem weit entfernten Ramsauer Sattel sich darbietet. Die Strasse von Landeck nach Jauernig übersteigt den Krautenwalder Pass. Nach N zu stellt der Pass von Schönau die Verbindung mit dem am Fusse des Gebirges gelegenen Städtchen Reichenstein her, das nach steilem Auf- und Abstieg erreicht wird. Von Landeck abwärts nach Glatz leitet die Biele Strasse und Bahnlinie, an der Biele aufwärts führt die Strasse über den Wilhelmstaler Sattel nach Altstadt in Mähren. Es treffen sich also in Landeck eine ganze Reihe wichtiger Verkehrslinien, aber sie sind für die Stadt weniger bedeutungsvoll als die Anziehungskraft, welche die Quellen des nahen Bades ausüben.

2. Randstädte.

a) Randstädte der Sudeten.

Betrachtet man eine Karte von Schlesien, so fällt einem sofort die lange Reihe von Städten auf, die am Fusse der Sudeten entstanden sind und den Gebirgszug in seiner ganzen Ausdehnung begleiten, bald weiter von ihm entfernt, bald näher an ihn herantretend. Welches kann der Grund zu dieser Art der Ansiedelung gewesen sein, die wir in allen Gebirgsländern, besonders deutlich ausgeprägt in der Schweiz, finden? Die meisten dieser Randstädte liegen an den dem Gebirge entströmenden Flüssen, und in den Flusstälern führen die Strassen entlang. Parallel dem Gebirgszuge läuft ein uralter Strassenzug, der durch die waldfreien und darum zuerst besiedelten Lössflächen zog. Wo dieser geeignete Übergangspunkte über die ihn kreuzenden Gebirgswässer findet, da sind diese Städte erbaut worden. Folgende von den schlesischen Städten gehören hierher:

Bauerwitz (Kr. Leobschütz). Die Strasse von Leobschütz erreicht hier den schmalen Lauf der Zinna, der bequem überschritten werden kann. An der Zinna entlang führt die Bahnlinie nach Ratibor; bei Gross-Peterwitz zweigt sich die Strasse und eine Stichbahn nach Katscher ab.

[1]) Vergl. Fox, S. 61.

Digitized by Google

Leobschütz, in fruchtbarer Umgebung am Ostrande der Ausläufer des Altvatergebirges und am Oberlauf der Zinna gelegen. Hier trifft auf die erwähnte dem Zuge der Sudeten parallele Verkehrslinie die Strasse und Eisenbahn von Olmütz, welche, nachdem sie das Gesenke und bei Jägerndorf die Oppa überschritten haben, in gut gangbarem Gelände auf Leobschütz zustreben.

Oberglogau (Kr. Neustadt O.-S.). Das Tal der Hotzenplotz ist unterhalb der Stadt ziemlich breit, der Fluss selbst in mehrere Arme geteilt. Daher quert ihn die Strasse oberhalb des Beginns dieser Hindernisse, nämlich bei Oberglogau. An der Hotzenplotz entlang führt die Strasse nach dem Oderübergange bei Krappitz.

Das unbedeutende Städtchen Zülz (Kr. Neustadt O.-S.) wird nur von einer Nebenbahn und der Strasse Neustadt—Krappitz berührt. Infolge der ungünstigen Verkehrslage weist es auch nur geringe Entwickelung auf: 1816 zählte es 2330, 1905: 2816 Einwohner.

Neustadt O.-S. liegt, von der Prudnik umflossen, am Abhange der Bischofskoppe. Ohne Schwierigkeit übersteigen Strasse und Bahn die Wasserscheide und gelangen in das Gebiet des Zülzbaches, während nach O und W hin der Lauf der Prudnik dem Verkehr die Richtung weist.

Die Stadt Ziegenhals, bekannt durch das benachbarte gleichnamige Bad, ist schön gelegen an der Biele, welche von der Strasse Freiwaldau—Neisse begleitet wird. Bei Freiwaldau haben sich die über den Ramsauer Sattel und über den Pass zum Heidebrünnel führenden Strassen vereinigt; ersterer wird auch von einer Bahnlinie nach Mährisch-Schönberg überschritten, deren Bedeutung um so grösser ist, da sie seit der Strecke Mittelwalde—Prag die erste ist, welche den Zug der Sudeten übersteigt.

Neisse, als „schlesisches Rom“ nicht nur als kirchlicher Mittelpunkt hervorragend, sondern auch in verkehrsgeographischer Beziehung wichtig, da die Strassen durch die orographische Beschaffenheit und die Anordnung des Flusssystems gezwungen werden hier zusammenzutreffen. Das Tal der Glatzer Neisse leitet den einen Arm der Glatzer Strasse, nachdem sie das Tor von Wartha passiert hat, hierher und weiter über Löwen nach Brieg, mit der Biele kommen Strasse und Bahn von Ziegenhals.

Digitized by Google

Starke Festungswerke deckten früher die mit einer starken Garnison belegte Stadt.

Münsterberg am Oberlauf der Ohle, welche den Verkehr in fast gerader Linie über Strehlen nach Breslau lenkt. Die westliche Fortsetzung dieser Strasse verknüpft Münsterberg über Frankenstein mit dem Pass von Wartha und damit mit Glatz, die Eisenbahn mit dem Knotenpunkt Kamenz.

Bei Ottmachau (Kr. Grottkau) und Patschkau (Kr. Neisse) münden mit kleinen Zuflüssen der Neisse die vom Krautenwalder und Reichensteiner Pass kommenden Strassen in die Hauptverkehrslinie.

Von Frankenstein nimmt die Strasse nach Neurode über den Silberberger Pass ihren Ausgang. Strasse und Bahn von Frankenstein nach Kamenz folgen dem Lauf des Pausebaches.

Reichenbach u. E. ist der Ausgangspunkt mehrerer Übergänge über das Eulengebirge. Bei dem industriereichen Peterswaldau, westlich von Reichenbach, trennen sich die Strassen; die nördliche übersteigt den „Pass der sieben Kurfürsten" und gelangt nach Wüstewaltersdorf, die südliche führt über Steinkunzendorf und den Pass „Plänel am Kreuz" nach Neurode. Diese Stadt kann von Reichenbach aus noch auf einem zweiten Wege, nämlich über Langenbielau und den Pass des Wolpersdorfer Plänels erreicht werden.

Die bedeutendste der Randstädte der Sudeten ist Schweidnitz, das auch an Einwohnerzahl (30 540) alle andern übertrifft. Es liegt in äusserst fruchtbarer Umgebung an der leicht passierbaren Weistritz. Hier treffen sich alle die Strassen, welche, von der Landeshuter Pforte und den Gebirgspässen bis zum Fusse der Hohen Eule kommend, das Gebirge verlassen (Fox, S. 45). Das Zusammenfliessen so vieler Verkehrslinien machte Schweidnitz zu einem bedeutenden Handelsplatz, der auch in militärischer Beziehung wichtig wurde.

Am Rande der Ausläufer des Waldenburger Gebirges liegt Freiburg i. Schl. (Kr. Schweidnitz). Die Bahn von Breslau führt von hier aus in vielfachen Windungen über Salzbrunn nach Waldenburg. Lebhafte Industrietätigkeit zeichnet den Ort aus.

Striegau. Das Striegauer Wasser leitet die Strasse nach Bolkenhain—Hirschberg, während die Bahnlinie über niedrige

Digitized by Google

Höhenrücken ins Tal der Wütenden Neisse hinübersteigt, um dann an dieser entlang zu laufen.

Das Städtchen Friedeberg (Kr. Löwenberg) liegt am linken Ufer des Queis, etwas unterhalb seines Austrittes aus dem Gebirge. Die Chaussee nach Flinsberg benutzt das Queistal und tritt nach mässiger Steigung ins Gebiet des Zackens hinüber. Für Greiffenberg und Marklissa — beide am Queis — sind etwa dieselben Verkehrsbedingungen gegeben wie für Friedeberg. Bei Greiffenberg mündet der Ölsebach in den Queis; ihn begleitet die Bahn von Löwenberg.

b) Katzbachgebirge.

Im Nordosten dem Riesengebirge vorgelagert, erstrecken sich in der Richtung von NW nach SO die Höhen des Katzbachgebirges, das mit 720 m in der Hogulje seine höchste Erhebung erreicht. Auch die Ränder dieses Gebirges sind mit Städten besetzt, nämlich den folgenden:

Lähn (Kr. Löwenberg), an einer schmalen Stelle des Bobers, den die Strasse nach Goldberg überschreitet. Die Verkehrslage von Lähn ist nicht günstig, da die Strassen das enge und vielgewundene Bobertal zwischen Lähn und Hirschberg meiden.

Der Bober bereitet dem Verkehr auch unterhalb von Löwenberg Schwierigkeiten, insofern er bis nach Walditz hin in zahlreiche Arme geteilt ist, während er bei Löwenberg selbst von Hügeln flankiert und daher leicht überbrückt wird. Boberabwärts führen von Löwenberg aus auf beiden Seiten des Flusses Strassen, die eine nach Bunzlau, die andre nach Naumburg; nach Osten zu führt über die niedrigen Ausläufer des Gebirges die Chaussee nach Goldberg und Liegnitz.

Schönau a. d. Katzbach. Die Katzbach, nördlich von Kupferberg entspringend, öffnet den Weg für die Kunststrasse von Hirschberg, die zunächst dem Lauf des Seiffersdorfer Baches folgend zur Wasserscheide emporgestiegen ist. Wo weiter unterhalb die Katzbach in die Ebene eintritt, liegt die Stadt Goldberg.

Jauer erfreut sich der Vorteile einer günstigen Verkehrslage, denn auf die nach Liegnitz hinzielenden Verkehrswege stossen hier die Strassen, welche von Hirschberg und aus dem

Digitized by Google

Katzbachtale her das Katzbachgebirge und seine Ausläufer überschritten haben.

An der Wütenden Neisse liegt Bolkenhain, durch Strasse und Schienenstrang mit Striegau verbunden. Im Flusstal empor führt die Strasse nach dem Bobertale bei Landeshut, eine andere über die Höhen nach Hirschberg.

Haynau, am äussersten Saume des schlesischen Gebirges und an der Schnellen Deichsel gelegen, verdankt seine Bedeutung und sein stetiges Wachstum wohl hauptsächlich der Lage an der Verkehrslinie von Görlitz über Bunzlau nach Liegnitz und Breslau sowie der regen Industrie, in der sich seine Bewohner betätigen.

Das eben erwähnte Bunzlau liegt am rechten Ufer des Bobers, der hier von den Strassen von Lauban, Görlitz und Sagan gekreuzt wird, welche ihre Fortsetzung nach Osten in der Breslauer Strasse finden. Die betriebsame Stadt, ein Sitz berühmter Tonwarenindustrie, hatte 1905 15 050 Einwohner.

c) Katzengebirge.

Auch das Katzengebirge, ein niedriger Höhenzug, der sich nordöstlich der Oder, etwa zwischen Winzig und Öls ausdehnt, hat Randstädte aufzuweisen, allerdings nur zwei von erheblicherer Bedeutung.

Trebnitz liegt etwa in der Mitte des Gebirgszuges an seiner nördlichen Abdachung; eine Einsenkung südöstlich des 255 m hohen Pfarrberges wird von der Strasse und Eisenbahnlinie, welche Trebnitz mit Breslau verbindet, benutzt. Die Erhebungen des Katzengebirges sind jedoch nicht so bedeutend, dass sie den Verkehrswegen nennenswerte Schwierigkeiten bereiteten; diese überschreiten es vielmehr auch noch an mehreren andren Stellen.

Nordwestlich von Trebnitz liegt das kleine Städtchen Prausnitz, nur von einer einzigen Strasse berührt und dementsprechend von geringer Bedeutung. Die Einwohnerzahl dieses Ortes ist im Sinken begriffen, 1890 zählte er 1903, 1905 nur 1790 Einwohner, er übertrifft aber trotzdem die Nachbarstadt Juliusburg am östlichen Gebirgssaume an Volkszahl um mehr als das doppelte.

Digitized by Google

Das Ende des Katzengebirges bezeichnet die alte Stadt Öls, am Ölsbache gelegen. Hier teilt sich die Strasse von Breslau, welche die Erhebungen im Süden umgangen hat, in mehrere Äste, wie auch verschiedene Bahnlinien in Öls ihren Ausgangspunkt haben. Am entgegengesetzten nordwestlichen Ende des Gebirges entspricht der Lage von Öls die von Winzig.

3. Zentrale Lage im Gebirgsbecken.

Von der zentralen Lage von Glatz, das infolge dieses Lagevorteils zum Hauptort des ganzen Gebietes werden musste, ist schon oben gesprochen worden; sie ist bedingt durch die Anordnung des Flusssystems, das im Gebirgslande noch mehr wie in der Ebene die Leitlinien für den Verkehr angibt.

Ähnlich sind die Verhältnisse bei Hirschberg (19 300 Einwohner). Die Stadt wird vom Bober umflossen, in den etwas weiter unterhalb der Zacken einmündet. Beide Flusstäler leiten wichtige Verkehrslinien hierher: der Bober die Bahnen und Strassen von Schmiedeberg und Kupferberg, der Zacken die von Neuwelt über Warmbrunn, die neuerdings auch von einer Bahnlinie begleitet wird. Nach Westen zu öffnet die Einsenkung zwischen dem Katzbachgebirge und dem Hohen Iserkamm dem Verkehr nach Lauban-Görlitz eine Pforte. Nicht zu unterschätzen ist der Vorteil, den der lebhafte Fremdenverkehr Hirschberg und den anderen Ortschaften des Riesengebirges bringt, suchen doch Jahr für Jahr viele Tausende in den Bädern und Sommerfrischen des Hirschberges Tales Genesung und Erholung.

Der von der Natur gegebene Mittelpunkt[1]) des leichtwelligen Waldenburger Beckens ist die Stadt Waldenburg. Nach Süden zu öffnet sich die Friedländer Pforte, bequem ist nach SW der Zugang nach Landeshut. Die Strasse nach Glatz übersteigt den Pass von Alt-Hayn, während ein Tunnel die Bahn unter dem Kaudersberg hindurchführt. Mit Schweidnitz und Freiburg hat Waldenburg ebenfalls leichte Verbindung, der Verkehr kann also hier ungehindert von allen Seiten zusammenstrahlen. Dass es daneben noch das Zentrum eines grossen Industriebezirkes ist, darauf kommen wir im nächsten Abschnitt noch zurück.

[1]) Vergl. Fox, a. a. O. S. 46 f.

Digitized by Google

4. Einzelne Hügel bei der Stadt.

Mit Vorliebe wurde bei der Anlage von Städten die Nachbarschaft eines Hügels aufgesucht, der die Burg trug.

Die Stadt Kulm[1]) z. B. wurde im Jahre 1232 bei dem heutigen Althaus, einige km südlich der gegenwärtigen Stadt, gegründet. Hier lockte ein Hügel, der Lorenzberg, da er leicht wegen seines schroffen Abfalls verteidigt werden konnte. Zu seinen Füssen entstand die Stadt Kulm, die jedoch aus den schon besprochenen Gründen später verlegt wurde.

Zwei km nördlich von Graudenz erhebt sich hart am Ufer der Weichsel der Hügel, der die Feste Courbière trägt. Wie geeignet der Platz zur Anlage einer Befestigung ist, erhellt daraus, dass sich hier schon in sehr früher Zeit eine Burg der heidnischen Preussen befand[2]).

Bei Lötzen ist die Anhöhe, die sich auf der Landenge zwischen Kissain- und Löwentinsee erhebt, von der Feste Boyen gekrönt. Auf den Höhen von Silberberg errichtete Friedrich der Grosse die Werke seines „Schlesischen Gibraltar", da sie Stadt und Passstrasse vollständig beherrschen. Die um Glatz liegenden Anhöhen sind gleichfalls zur Anlage von Befestigungen benutzt worden.

Auf einem Hügel, der die Stadt Christburg (Kr. Stuhm) überragt, legte der Deutsche Orden eine Burg an, die in einer alten Feste der Preussen schon eine Vorgängerin gehabt hatte (Ewald II, S. 230).

In allen diesen Fällen hat die Nähe des Berges für die Stadt praktische Bedeutung gehabt, indem er ihr als Schutz diente oder noch dient. Aber auch sonst sind Städte am Fusse von Bergen erbaut, so Zobten unterhalb des gleichnamigen, von einem Kirchlein gekrönten Berges, der wegen der Schönheit seiner Waldungen und der umfassenden Rundsicht besonders von Schlesiens Hauptstadt aus viel besucht wird. Am Abhange des Hochwaldes im Waldenburger Bergland liegt Gottesberg, bekannt als die am höchsten gelegene Stadt Preussens.

Häufig ist auch der Fall, dass auf einem Hügel eine Wallfahrtskapelle errichtet ist, von dieser weit sichtbaren Stelle aus die Gläubigen zum Besuche einladend. Liegt in

[1]) Ewald, Eroberung Preussens, II., S. 179 f., I., S. 154 Anm.
[2]) Ebenda I, 71.

Digitized by Google

der Nähe eine Stadt, so zieht sie aus dem lebhaften Verkehr der Wallfahrer ihre Vorteile. Eine vielbesuchte Wallfahrtskapelle steht auf einem Hügel, der sich dicht bei der schlesischen Stadt Wartha erhebt. Am Abhange des als Ziel vieler Wallfahrer bekannten Annaberges im Kreise Gross-Strehlitz liegt die Stadt Leschnitz.

Eigentümlich ist die Lage der posenschen Stadt Exin (Kr. Schubin): sie liegt auf einem Berge, um eine Wallfahrtskirche herum aufgebaut. Sonst findet sich diese Lage, die für den Verkehr Unbequemlichkeiten im Gefolge hat, in unserem Gebiete nicht wieder.

6. Abschnitt.

Die geologische Beschaffenheit des Untergrundes und ihr Einfluss.

a) Mineralschätze.

I. Steinkohlen und Erze.

Die Städte des oberschlesischen Industriebezirkes.

Das grösste Steinkohlenrevier Ostdeutschlands und zugleich das zweitwichtigste des Deutschen Reiches befindet sich im äussersten Südosten der Provinz Schlesien. Im ganzen kommt ein Gebiet von 5600 qkm[1]) in Betracht, dessen Boden Steinkohlen birgt; davon entfallen auf Russland 600, auf Österreich 1000, auf Preussen 4000 qkm. Aber nicht nur räumlich der grösste Teil des Steinkohlengebirges gehört zu Preussen, sondern auch gerade die wertvollsten und der Erschliessung am leichtesten zugänglichen Glieder der Schichtenfolge, die sogenannten Sattelflöze, liegen fast ganz auf preussischem Gebiet. Der Zug der Sattelflöze[2]) erstreckt sich von Zabrze aus 7—12 km breit etwa 30 km weit nach Osten. Da hier in geringer Tiefe sich besonders ergiebige Flöze von grosser Mächtigkeit finden, ist dieser Teil Oberschlesiens der Hauptsitz der bergmännischen Tätigkeit geworden. Das eben macht den Vorzug des oberschlesischen Bergreviers vor anderen aus, dass mächtige Flöze in geringer Tiefe lagern. Dadurch vermindern sich einmal die

[1]) Partsch, Schlesien II, 1 S. 33.
[2]) Ebenda S. 37.

Digitized by Google

Gefahren des Bergbaus, indem „schlagende Wetter“ nicht vorkommen, andrerseits sind die Kosten der Anlage geringer und es wird die Arbeitsleistung gesteigert, so dass hier der einzelne Bergmann im Durchschnitt jährlich 348 t[1]) fördert, während in den anderen deutschen Bergbaubezirken die Förderung pro Mann und Jahr nur 223 t (in Niederschlesien) bis 275 t (Westfalen) beträgt.

Auf dieser Grundlage konnte sich der Steinkohlenbergbau Oberschlesiens zu seiner jetzigen Bedeutung entwickeln. Begonnen wurde er in grösserem Maßstabe im Jahre 1791, als man bei dem viel älteren Erzbergbau begann, zur Bewältigung der Wassermassen Dampfmaschinen (seit 1788) zu verwenden. Neben Steinkohlen birgt nämlich der Boden Oberschlesiens noch andere nutzbare Mineralien, die man schon sehr früh auszubeuten begann. Eine Urkunde von 1136[2]) berichtet von Silberbergbau bei Beuthen, eine andre von 1247[3]) von Bleigewinnung bei Tarnowitz. Dann schlief die Bergbautätigkeit ein, um erst im Anfang des 16. Jahrhunderts zu neuem Leben erweckt zu werden[4]); die 1526 gegründete Bergstadt Tarnowitz bildete damals den Mittelpunkt der Gewinnung von silberhaltigem Bleiglanz und Galmei. Aber die Technik war noch nicht weit genug vorgeschritten, um aus dem Betriebe lohnenden Gewinn erzielen zu können, und besonders die Wasserhaltung erforderte derartige Opfer, dass der Bergbau um die Mitte des 18. Jahrhunderts wieder fast völlig aufgegeben wurde. Erst unter der Regierung Friedrichs des Grossen, der dem Grafen Reden die Leitung des schlesischen Bergbaues anvertraute, begann eine bessere Ausnutzung der Schätze des Bodens, und in der Tat sind diese reich genug, um zur Ausbeutung zu locken. In der Tarnowitzer Mulde[5]) finden sich die reichsten Bleierze Oberschlesiens, daneben Brauneisenstein und in geringerer Menge Zinkerze. Die Beuthener Mulde besitzt grosse Galmeilager, ferner sehr reichlich Zinkblende und Bleiglanz, ausserdem Brauneisenstein. Diese Häufung von

---

[1]) Ebenda S. 43.

[2]) Wutke, Schlesiens Bergbau und Hüttenwesen (Cod. diplom. Silesiae, Bd. XX, Breslau 1900) Nr. 1.

[3]) Ebenda Nr. 14.

[4]) Partsch, a. a. O. S. 50 ff.

[5]) Ebenda S. 46 ff.

Digitized by Google

Bodenschätzen hat in Oberschlesien eine grossartige Industrie ins Leben gerufen, welche naturgemäss auf die Siedelungen von massgebendem Einfluss gewesen ist, indem diese ihr entweder ihre Entstehung, oder, wenn sie schon älter sind, doch ihre heutige Blüte verdanken.

Beuthen O.-S. ist eine alte Stadt, die 1254 zu deutschem Recht angesetzt wurde[1]) und bereits damals durch ihren Bergbau auf Blei und Silber und durch die Lage an der Breslau-Krakauer Strasse von Bedeutung war[2]). Der grosse Aufschwung, den es in der neuesten Zeit genommen hat, datiert erst seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts und ist bedingt durch die reichen Erz- und Kohlenlager in der Umgebung der Stadt. Die Nachbarstadt Königshütte dagegen ist eine Gründung der Neuzeit; sie wurde erst 1868 zur Stadt erhoben und ist heute die grösste Stadt Oberschlesiens. Ihren Namen empfing sie nach dem 1799 angelegten grossen Eisenwerke Königshütte, und dieses sowie das benachbarte fiskalische Steinkohlenbergwerk „König" bildet den Lebensnerv der mit grosser Schnelligkeit sich entwickelnden Stadt. Auch das östlich von Königshütte gelegene Kattowitz besteht als Stadt erst seit 1867. Hier ist neben den Gruben und Hüttenwerken der Umgegend von Einfluss auf die schnelle Entwickelung der Umstand gewesen, dass Kattowitz den Mittelpunkt des Eisenbahnnetzes des Industriebezirkes bildet. Von der Hauptstrecke Breslau—Myslowitz zweigen sich hier Strecken nach Bielitz (Österreich-Schles.) und Ratibor ab. Eine weitere Linie stellt über Kreuzburg—Öls eine zweite Verbindung mit Breslau her, während die Bahn nach dem nahen russischen Grenzort Sosnowitz den Bewohnern des dichtbevölkerten russisch-polnischen Industriebezirkes vielbenutzte Gelegenheit gibt, ihre Bedürfnisse hier zu decken, ihre Erzeugnisse hier abzusetzen. Etwa 6 km südöstlich von Kattowitz dicht an der Grenze gegen Russland und Österreich, die an der „Dreikaiserecke" mit dem Deutschen Reiche zusammenstossen, liegt die Stadt Myslowitz, die auch erst im 19. Jahrhundert unter dem Einfluss der Industrie emporgekommen ist. Dasselbe gilt von Gleiwitz; schon im 13. Jahrhundert als Stadt nachweisbar[3]), hatte es, obgleich Kreuzungs-

[1]) Triest, Topographisches Handbuch von Oberschlesien, I. S. 321.
[2]) Partsch, a. a. O. S. 116.
[3]) Partsch, a. a. O. S. 120.

Digitized by Google

punkt mehrerer Strassen, doch nur geringe Bedeutung, bis das Aufblühen der Industrie auch diesen Ort hob. Der Bau des Klodnitzkanals (1792—1812), der bei Kosel in die Oder mündet und dessen Zweck war, „die Berg- und Hüttenprodukte der Environs, auch Kaufmanns-Güther und Holz zur Oder zu schaffen, und dadurch die kostbaren Landtransport-Kosten zu ersparen, solchergestalt aber den Handel mit Berg-Produkten zum Vorteil der Königlichen Kassen zu vermehren“[1]), hat allerdings die in ihn gesetzten Hoffnungen nicht in vollem Umfange verwirklichen können, da die Wasserführung der Klodnitz zu gering ist, um eine Schiffahrt grösseren Massstabes zu ermöglichen.

Die Tabelle soll ein Bild geben von der Entwickelung, die den Städten Oberschlesiens infolge ihrer Lage in einem mit Bodenschätzen reich gesegneten Gebiete beschieden gewesen ist.

	1855	1861	1871	1880	1890	1900	1905
Beuthen . . .	7182	9948	15711	22811	36905	51400	60076
Königshütte .	—	—	19536	27522	36502	57900	66042
Kattowitz . .	2945	4780	8132	12285	16171	31700	35772
Myslowitz . .	3755	5328	6259	7382	9392	13400	15838
Gleiwitz . . .	9425	10923	12937	15077	19667	52400	61326
Tarnowitz . .	4577	5538	6906	7956	9982	11900	12721

Beim Betrachten der Tabelle fällt sogleich der Gegensatz zwischen dem schnellen Anwachsen der ersten fünf Städte und dem langsamen Steigen der Einwohnerzahl von Tarnowitz auf. Tarnowitz war früher und bis ins 19. Jahrhundert hinein der Hauptsitz des Erzbergbaues, jetzt aber sind die Bleierzlager der Umgegend nahezu erschöpft, und der Schwerpunkt der Erzgewinnung hat sich mehr nach der Beuthener Mulde hin verschoben. Da war es denn natürlich, dass die Entwickelung von Tarnowitz mit der seiner Nachbarstädte nicht Schritt halten konnte. Das unfern von Tarnowitz gelegene und um dieselbe Zeit (1561) gegründete Bergstädtchen Georgenberg ist nie zu rechter Blüte gelangt; schon um die Mitte des 17. Jahrhunderts

[1]) Topographisch-statistische Bemerkungen aus Schlesien im Jahre 1810. Für eine Reise des Königs Friedrich Wilhelm III. behördlich zusammengestellt. Mitgeteilt von Otto Linke. (Zeitschr. des Vereins für Geschichte Schlesiens. 40. Bd. 1906, S. 257.)

Digitized by Google

hatte dort der Erzbergbau ein Ende[1]). Die Einwohnerzahl beträgt heut nur 2040. Haben aber die anderen Städte des oberschlesischen Industriebezirkes etwa auch ein ähnlich rasches Versiegen der Quellen ihrer Kraft zu befürchten? Diese Frage darf getrost verneint werden. Die Grundlage der Industrietätigkeit bilden die Steinkohlen, und ihre Menge[2]) ist in Oberschlesien auf 45 Milliarden t bis 1600 m Tiefe (nach den Erhebungen des Breslauer Oberbergamtes), von andern auf 90 und sogar auf 100 Milliarden t (bis 1500 m Tiefe) geschätzt worden. Wenn auch diese Schätzungen sehr weit auseinander gehen, so ist doch soviel sicher, dass die Kohlenvorräte von Oberschlesien noch ein bis zwei Jahrtausende ausreichen werden, während man dem Steinkohlenbergbau in den benachbarten Revieren von Waldenburg, Sachsen und Böhmen höchstens eine Lebensdauer von 200 bis 300 Jahren zugesichert hat. Will man aber den Blick nicht in so unermessliche Fernen schweifen lassen und sich auf die nähere Zukunft beschränken, so kann man mit einiger Sicherheit dem Süden des oberschlesischen Kohlenbeckens und seinen Städten Nicolai, Rybnik, Sohrau, wo man jetzt eben erst beginnt die Schätze des Bodens zu heben, eine ähnliche Entwickelung voraussagen, wie sie im nördlichen Teile des Bezirkes stattgefunden hat.

Wie allen Städten Oberschlesiens die reiche Ausstattung ihres Bodens mit Mineralschätzen gemeinsam ist, so leiden alle auch gleichmässig unter der Ungunst der Verkehrslage. Im äussersten Südosten des Deutschen Reiches gelegen, sind sie von der Mitte des Reiches zu weit entfernt, um dort in Wettbewerb mit den Erzeugnissen anderer Industriebezirke treten zu können, die sich einer günstigeren Lage erfreuen.

Von Kosel aus, wo die Eisenbahn auf die Oder stösst und der Klodnitzkanal diese erreicht, beträgt der Wasserweg bis zum Stettiner Haff noch 580 km, und die Oder ist infolge des wechselnden Wasserstandes, der oft wochenlang die volle Belastung der Schiffe unmöglich macht, für den Transport der Erzeugnisse des Industriebezirkes und die Zufuhr von Erzen von sehr viel geringerer Bedeutung als etwa der Rhein für die rheinischen Industriezentren. Dazu kommt, dass die Zoll-

[1]) Partsch S. 116.

[2]) Zu dem folgenden vergl. Partsch, a. a O. S. 42 (mit Quellenangaben).

Digitized by Google

schranken der nahen russischen und österreichischen Grenzen den Verkehr nach dieser Richtung hin empfindlich beschränken. Daher konnte die heutige Bedeutung des Bezirkes erst im Zeitalter der Eisenbahnen erreicht werden.

Die Städte des Waldenburger Bergbaurevieres.

Das zweite durch Steinkohlenbergbau ausgezeichnete Revier Ostdeutschlands ist das Waldenburger Gebiet, das jedoch weder an Grösse noch an Gunst der Naturausstattung an das oberschlesische heranreicht: die Kohlen lagern hier in grösserer Tiefe, die Flöze sind von geringerer Mächtigkeit, Umstände, welche die Schwierigkeiten und Kosten des Abbaues erhöhen. Dennoch hat sich auch hier eine rege Industrie entwickelt. Die Förderung an Steinkohle, die im Jahre 1872 2 119 540 t betrug[1]), stieg auf 4 569 686 t im Jahre 1902, ein Aufschwung, der sich in der raschen Entwickelung der vom Bergbau berührten Städte wiederspiegelt, besonders in der von Waldenburg, das sich durch seine günstige Verkehrslage auszeichnet. Seine Einwohnerzahl stieg von (1816) 1768 auf 13 553 (1890) und 16 435 im Jahre 1905. Auch Gottesberg mit 10 365 Einwohnern gegen 1860 im Jahre 1816 und 6854 (1890) zeigt schnelles Wachstum, während Neurode (4248, 6854, 7298 in den drei genannten Jahren) nur langsam seine Einwohnerzahl vermehrt.

Die Bergstädte am Fusse der Sudeten.

Erzbergbau zeichnete in alter Zeit eine Reihe der am Rande des schlesischen Gebirges gelegenen Städte aus, wie schon ihre Namen Silberberg, Goldberg, Kupferberg, Reichenstein u. a. anzeigen. Allerdings hat der Vorrat an Erzen, der die Gründung und die Blüte dieser Städte herbeigeführt hat, nicht eben lange vorgehalten, und nur einige wenige von ihnen haben heut noch Vorteile von der Ausstattung ihres Bodens mit Mineralschätzen.

Der Bergbau auf Gold bei Goldberg, der im 13. und 14. Jahrhundert reichen Ertrag geliefert hatte[2]), musste im 15. Jahrhundert wegen Erschöpfung der Lager aufgegeben werden;

[1]) v. Dechen, Die nutzbaren Mineralien und Gesteinsarten im Deutschen Reiche. 2. Aufl. von W. Bruhns. Berlin 1906, S. 221.

[2]) Grünhagen, Geschichte Schlesiens, Gotha 1884. I. S. 399 ff.

Digitized by Google

Barthel Stein in seiner Beschreibung Schlesiens vom Jahre 1512[1]) weiss nur noch zu berichten: aurum quondam efossum esse fove indicant, unde et nomen inditum; hodie reperitur lasura, que picturas ornat. — Auch die Goldgewinnung bei Reichenstein, wo auch Silber und Blei gefördert ward, ist erloschen. Die Bemühungen Friedrichs des Grossen um die Hebung des Bergbaues in dieser Gegend waren erfolglos. Charakteristisch für die Bedeutung, die man ihm beimass, ist die Tatsache, dass das 1769 gegründete Oberbergamt nach Reichenstein gelegt wurde[2]). Aber trotz aller Anstrengungen „machte der Bergbau eher Rückschritte als Fortschritte“[3]); heute ist nur noch die Arsenikförderung bei Reichenstein bemerkenswert.

Unter Friedrichs des Grossen Regierung wurde auch der Bergbau auf Silber bei Silberberg wieder aufgenommen[4]); allein auch er ruht seit 1754 vollständig[5]). Eigentümlich ist das Schicksal dieses Städtchens: als Bergstadt gegründet, dann als Festung von Bedeutung, sind ihm jetzt nur noch der Name und die neuerdings restaurierten Festungswerke Wahrzeichen ehemaliger Grösse, von der es infolge Erschöpfung der Erzlager und der gegenwärtig geringen Bedeutung des Silberberger Passes zu einer der kleinsten Städte der Provinz herabgesunken ist (1905: 1125 Einwohner). Kein besseres Los hat Kupferberg im Riesengebirge gezogen. Wohl blühte sein Bergbau bis ins 16. Jahrhundert hinein, aber nun ist es mit 507 Einwohnern (1905) die kleinste Stadt Schlesiens. Das nahe Schmiedeberg dagegen treibt noch heute Bergbau auf Magneteisenstein.

Einige dieser Städte sind bereits oben (im 5. Abschnitt) erwähnt, um ihre heutige Bedeutung zu erklären, die auf der Lage an Passstrassen oder der am Fusse der Sudeten hinziehenden Verkehrslinie beruht; sie sind hier nochmals herangezogen worden, da sie ein schönes Beispiel dafür bieten, wie veränderlich der Einfluss der Bodenschätze auf die Entwickelung der Siedelungen ist.

---

[1]) Herausgeg. von Markgraf, (Mitteilungen aus dem Stadtarchiv und der Stadtbibliothek zu Breslau. 6. Heft. Breslau 1902.) S. 16.

[2]) Partsch, Schlesien, II, 1, S. 55.

[3]) Grünhagen, Schlesien unter Friedrich d. Gr. Breslau, I. 1890. II. 1892 — II. S. 377.

[4]) Grünhagen, a. a. O. I., S. 384.

[5]) Ebenda II, S. 377.

Digitized by Google

II. Braunkohlenlager.

Verschiedene Teile unseres Gebietes weisen mehr oder weniger reiche und ausgedehnte Lager von Braunkohlen auf[1]), so vor allem die Lausitz in der Gegend von Görlitz, Sorau, Muskau, Senftenberg, Spremberg und Forst. Ferner findet sich Braunkohlenbergbau in Niederschlesien bei Glogau, Steinau, Stroppen, Grünberg, reichlicher in Brandenburg bei Guben, Sommerfeld, im Kreise Frankfurt und Sternberg. Ausserdem sind noch erwähnenswert einige Lager in der Provinz Posen und in Westpreussen bei Schwetz. Jedoch ist diese Bergbautätigkeit auf die Entwickelung der von ihr berührten Städte nicht von so massgebendem Einfluss gewesen, wie er in den Steinkohlenbezirken festgestellt werden konnte, wenn auch nicht zu verkennen ist, dass das Vorkommen dieses Brennstoffes der Industrie förderlich gewesen ist. Darauf wurde oben bereits bei der Besprechung der durch ihre Textilindustrie bedeutenden Städte der Lausitz aufmerksam gemacht.

III. Andere Bodenschätze.

Ebenfalls ohne entscheidende Bedeutung für Anlage und Wachsen der Städte sind die noch übrigen Vorräte an nutzbaren Steinen, Erden u. s. w., welche der Boden Ostdeutschlands birgt. Erwähnt seien hier nur noch die Marmorbrüche im Strehlener Kreise, die Kalksteingewinnung in der Gegend von Oppeln und die Sandsteinbrüche im schlesischen Gebirge. Nur eine Stadt ist hier noch zu nennen, deren heutige Bedeutung im wesentlichen auf der Naturausstattung ihres Bodens beruht, das ist Hohensalza. Dieser Name, der dem alten Inowrazlaw vor einigen Jahren verliehen wurde, trägt dem auch Rechnung. Eine Gründung der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, verdankte es seine Bedeutung im Mittelalter der Lage an der Strasse von Thorn über Gnesen—Posen nach dem Oderübergange bei Guben[2]); auch heute noch ist es als Strassen- und Bahnknotenpunkt beachtenswert. In neuerer Zeit wurde bei der Stadt

[1]) Vgl. Dechen-Bruhns, a. a. O., S. 328 ff.

[2]) Vgl. Caro, Geschichte Polens. Teil II. Gotha 1863. S. 547 Anm. — Wutke, Die Versorgung Schlesiens mit Salz während des Mittelalters. S. 253 f.

Digitized by Google

ein Steinsalzlager von grosser Mächtigkeit erbohrt[1]), das um so wichtiger ist, als es von den wenigen Vorkommen dieses Minerals in Ostdeutschland das bedeutendste ist und daher die Versorgung eines grossen Gebietes mit Salz zu übernehmen hat.

b) Heilquellen.

Gleichfalls von der geologischen Beschaffenheit des Untergrundes in ihrer Entwickelung beeinflusst sind alle diejenigen Orte, wo Heilquellen dem Schoss der Erde entströmen. In wirtschaftlicher Beziehung ist es für diese Orte von erheblicher Bedeutung, wenn alljährlich eine mehr oder minder grosse Anzahl von Genesung- und Erholungsuchenden zusammenströmt, um die Heilkraft der Quellen auf sich wirken zu lassen. Ein grosser Teil der Einwohner wird mittelbar oder unmittelbar seinen Unterhalt durch die Badegäste verdienen. Partsch weist darauf hin[2]), dass das Vorkommen von Mineralquellen oft an Störungslinien des Gebirgsbaues gebunden ist, „dass sie besonders häufig in Landschaften von wechselvollem Relief auftreten.“ Dadurch bieten diese Orte einen landschaftlich anziehenden Aufenthalt und locken auch viele an, die nicht gezwungen sind die Bäder zu gebrauchen, sondern sich nur an den Schönheiten der Gebirgswelt erfreuen wollen.

Solcher Reize können sich allerdings nur einige von den Badeorten unseres Gebietes rühmen. In einem Tale der Grafschaft Glatz liegt Bad Reinerz, unmittelbar an die gleichnamige Stadt angrenzend. Die Berge, welche das Tal umschliessen, schützen vor rauhen Winden, die schönen Wälder laden zu erfrischenden Spaziergängen und erhöhen die Annehmlichkeit des Aufenthaltes. 8—9000 Fremde suchen jährlich das Bad auf[3]). Ganz ähnliche Verhältnisse walten bei dem nahen Landeck ob: auch hier bauen sich im N, NW und O Berge vor, welche das Klima in günstiger Weise beeinflussen. Diesen beiden Orten schliesst sich Ziegenhals an, anmutig im oberen Bieletal gelegen und als Bad und Luftkurort viel besucht. Ziegenhals wie Landeck und Reinerz sind schon oben bei den an Passstrassen gelegenen Städten erwähnt, müssen aber hier

[1]) Dechen-Bruhns S. 601.

[2]) Mitteleuropa S. 224 f.

[3]) Bäderalmanach (8. Ausgabe, Berlin o. J. [1901]) S. 382.

Digitized by Google

nochmals genannt werden, da ihre heutige Bedeutung weniger auf der Lage an wichtigen Verkehrswegen beruht, die wohl zur Gründung Veranlassung gegeben haben mag, als eben auf ihrer Eigenschaft als Badeorte.

Die anderen Badeorte unseres Gebietes kommen an Bedeutung den drei zuerst genannten bei weitem nicht gleich, sie sind auch mit Naturschönheiten nicht in gleichem Masse ausgestattet wie diese und besitzen daher auch keine so grosse Anziehungskraft. Auch hier ändert sich mit der Zeit die Rolle, die das Bad spielt: die guten und bequemen Eisenbahnverbindungen ermöglichen es heute, auch entfernte, aber von der Natur mehr begünstigte Badeorte aufzusuchen, während man sich früher mit den näher gelegenen begnügen musste, weil das Reisen mit grösseren Kosten und Unbequemlichkeiten verbunden war[1]).

Es sind folgende Orte hier zu nennen: Trebnitz, dessen Eisenquelle (Hedwigsbad) viel besucht wird. Bad Muskau, im Tal der Lausitzer Neisse gelegen, ausgezeichnet durch Eisenmineralquellen. Der berühmte Muskauer Park, in dessen Mitte das Bad gelegen ist, trägt viel dazu bei, den Aufenthalt angenehm zu machen. Polzin (Kr. Belgard) in einer hübschen, von Hügeln belebten Gegend am Wuggertal gelegen. Die Stahlquellen sind schon seit dem 17. Jahrhundert bekannt und benutzt[2]). Ebenso alt ist der Gebrauch der Eisenquellen von Freienwalde a. O.[3]). Als Solbad bekannt ist Kammin i. P., sowie Kolberg und Hohensalza.

[1]) Vgl. die Bemerkung bei Hahn a. a. O. S. 145.
[2]) Bäderalmanach S. 417.
[3]) Ebenda S. 400.

Digitized by Google

Zweiter Hauptteil.

Natürliche Bedingungen fehlen.

Während bei den im ersten Hauptteil behandelten Städten die Bedingungen für die Entstehung und Entwickelung der Ansiedelungen natürlicher Art waren, d. h. der Einfluss der topographischen und Verkehrslage in erster Linie massgebend war, lassen sich für eine grosse Anzahl von Städten unseres Gebietes derartige natürliche Bedingungen nicht auffinden.

Wie schon in der Einleitung und wiederholt bei der Besprechung einzelner Beispiele hervorgehoben wurde, wirkten auch bei den zur ersten Kategorie zählenden Städten neben der natürlichen Beschaffenheit des Ortes noch vielfach andere Faktoren bestimmend mit, besonders die Geschichte, deren Gang die Stellung und Bedeutung einer Stadt im Laufe der Jahrhunderte gänzlich zu wandeln vermochte. Vielfach hob oder verminderte auch die Willkür eines einzelnen die Bedeutung einer Stadt; das ist oft bei Residenzen der Fall gewesen, ein Fall allerdings, der in unserem Gebiete nicht vorgekommen ist: Potsdam, Karlsruhe oder, um weiter auszuholen, Versailles und Madrid wären hierfür gute Beispiele. In der Neuzeit wirkt es ähnlich fördernd auf schon vorhandene kleinere Siedelungen, wenn sie Sitze von Verwaltungsbehörden mit ihren grossen Stäben von Beamten werden (vergl. Köslin, Allenstein).

Bei der Beantwortung der Frage: Wie kommt es, dass so viele Städte an Orten entstehen konnten, wo die Natur weder zur Ansiedelung lockte noch für die gesunde Weiterentwickelung

Digitized by Google

der hier gegründeten Stadt eine einigermassen sichere Gewähr bot, wird man sich daher vornehmlich bei der Geschichte Rats erholen und die Beweggründe in Betracht ziehen müssen, welche zur Gründung der Städte geführt haben.

I. Spekulative Gründungen.

Eine ganze Gruppe spekulativer Gründungen bilden die posenschen Kleinstädte, die hier als Beispiel genauer betrachtet werden sollen. Ähnliche Fälle finden sich zweifellos auch in anderen Landschaften Ostdeutschlands; sie alle anzuführen, würde jedoch zu weit führen, ist auch ohne genauere Kenntnis der Spezialgeschichte dieser Städte nicht möglich und bietet auch geringes Interesse, nachdem an einigen Beispielen der Vorgang erklärt ist, der sich immer wiederholt.

Im XII. Jahrhundert beginnt die Besiedelung des Landes östlich der Elbe mit Deutschen[1]). Neben der Anlage von Dörfern begann man auch bald mit der Gründung von Städten, hauptsächlich im Laufe des XIII. Jahrhunderts, als das Land schon mit Dörfern besetzt war. Die Aufgabe der Städte war die, als Marktorte zu dienen, daneben im Notfalle als Zufluchtsstätte für die Bewohner der Umgegend.

Daher suchte man mit Vorliebe solche Stellen für Stadtgründungen aus, die einerseits von Handelsstrassen berührt wurden oder vermöge ihrer Lage an einem bequemen Flussübergang, an einem Gebirgspass, einer Passage zwischen zwei Seen die Verkehrswege anzogen, die aber andrerseits auch durch die Bodenbeschaffenheit eine leichte Verteidigung ermöglichten. Die Grundherren nun, auf deren Veranlassung die Gründung der meisten ostdeutschen Städte erfolgte, hatten an dem Aufblühen dieser Gründungen ein lebhaftes Interesse, da sie Grundeigentum gegen einen Zins an die Ansiedler verkaufen, also Ackerland zu Bauland machen konnten. Daneben flossen ihnen aus Zöllen, Miete für Benützung der Kaufhäuser, der auf dem Markte errichteten Verkaufsbuden u. s. w. reichliche Einnahmen zu[2]), Einnahmen, die um so willkommener waren, als

[1]) Vgl. u. a. Heil, Die Gründung der nordostdeutschen Kolonialstädte und ihre Entwickelung bis zum Ende des 13. Jahrhunderts. Programm des Gymnasiums zu Wiesbaden. 1896.

[2]) Heil S. 11 a. a. O.

Digitized by Google

sie in barem Gelde bestanden. Im allgemeinen muss man nun sagen, dass mit grossem Scharfblick diejenigen Stellen ausgesucht wurden, welche für eine zu gründende Stadt günstig waren; das beweisen alle die Städte unseres Gebietes, welche infolge der Gunst ihrer Lage rasch emporblühten und ihre Bedeutung bis zum heutigen Tage behalten haben. Allein in vielen Fällen mangelte dieser Scharfblick vollständig: durch die Hoffnung auf Gewinn liessen sich die Grundherren bestimmen, auch an solchen Stellen Städte anzulegen, welche für die Weiterentwickelung der neuen Stadt keine Gewähr bieten konnten.

Besonders häufig sind diese verfehlten Gründungen in der Provinz Posen[1]). Sie liegen hier oft so nahe beieinander, dass sie sich gegenseitig in der Entwickelung stören.

Lehrreich ist in dieser Beziehung die Lage der drei Städte Santomischel, Bnin und Kurnik zu einander: jede hat an und für sich, auf einer Landenge zwischen zwei Seen gelegen, eine ganz vorteilhafte Lage; die Entfernung zwischen ihnen ist aber so gering, dass eine der anderen Konkurrenz macht und sie in der Entwickelung hemmt. Diese Städte, „Opfer einer gewissen Überproduktion“[2]), leiden bis heute schwer unter der Ungunst ihrer Lage; eine Übersicht über die Einwohnerzahlen einer Reihe solcher Städte möge zur Illustration des Gesagten dienen.

	Jahr der Gründung bezw. ersten Erwähnung[3])	1816	1890	1900	1905
Jarotschin	vor 1257	—	2903	4355	5230
Gostyn	1278	1500	3632	4844	5318
Buk (Kr. Grätz)	1289	1277	3348	3547	3672
Grätz	1303	2962	3812	3785	5501
Kobylin (Kr. Krotoschin) . .	1303	—	2223	2208	2234
Punitz (Kr. Gostyn) . . .	vor 1309	1616	2004	2193	2536

[1]) Schmidt a. a. O. S. 155.

[2]) Heil (S. 19) führt diese Worte als Zitat an, ohne jedoch die Quelle zu nennen.

[3]) Nach Schmidt.

Digitized by Google

	Jahr der Gründung bezw. ersten Erwähnung	1816	1890	1900	1905
Mixstädt (Kr. Schildberg) .	um 1350	—	1405	1395	1472
Labischin (Kr. Schubin) . .	vor 1357	—	2328	2248	2178
Pakosch (Kr. Mogilno) . .	1359	—	1977	2960	3513
Schroda	1370	1295	4988	5869	6597
Samter	1383	1355	4292	5261	6423
Murowana-Goslin (Kr. Obornik)	1390	—	1495	1514	1516
Schwarzenau (Kr. Witkowo)	1390	—	1458	1324	1378
Borek (Kr. Koschmin) . . .	1392	—	2027	1986	2086
Mrotschen (Kr. Wirsitz) . .	1393	—	1809	2222	2427
Stenschewo (Kr. Posen-W.) .	1394	—	1499	1448	1549
Pinne	1394	1061	2381	2570	2680
Bomst	vor 1397	—	2141	2123	1983
Miloslaw (Kr. Wreschen) . .	1397	1155	2156	2484	2555
Gollantsch (Kr. Wongrowitz)	vor 1399	—	1132	1093	1036
Schmiegel	1400	2065	3882	3835	3871
Zerkow (Kr. Jarotschin) . .	1400	—	1828	1724	1631
Margonin (Kr. Kolmar) . .	1402	—	1824	1756	1869
Opalenitza (Kr. Grätz) . .	1404	—	2333	3135	3310
Görchen (Kr. Rawitsch) . .	1406	—	2012	2233	2473
Sarne (Kr. Rawitsch) . . .	1407	—	1802	1529	1464
Scharfenort (Kr. Samter) . .	1412	—	997	1001	1069
Janowitz (Kr. Znin) . . .	1415	—	1316	1566	1890
Xions (Kr. Schrimm) . . .	1416	—	948	918	898
Brätz (Kr. Meseritz) . . .	vor 1428	—	1625	1470	1385
Grabow (Kr. Schildberg) . .	1416	—	1708	1805	1806
Neustadt b. Pinne	1419	1591	2331	2644	2731
Ritschenwalde (Kr. Obornik)	1429	—	961	1051	1123
Czempin (Kr. Kosten) . . .	vor 1458	—	2321	2179	2153
Schubin	vor 1458	1060	3047	3065	3121
Pogorzela (Kr. Koschmin) .	vor 1458	—	1525	1615	1732
Jutroschin (Kr. Rawitsch) .	1472	—	1855	1906	1895
Mieltschin (Kr. Witkowo) .	1517	—	525	525	561
Rakwitz (Kr. Bomst) . . .	nach 1600	—	2201	2065	2197
Jaratschewo (Kr. Jarotschin)	?	—	945	860	849

Digitized by Google

Man ersieht aus dieser Tabelle zweierlei: erstens, dass es sich zumeist um verhältnismässig späte Gründungen handelt; zweitens aus den Einwohnerzahlen für 1900 bezw. 1905 ihre geringe heutige Bedeutung und aus dem Vergleich derselben mit denen früherer Jahre die — mit wenigen Ausnahmen — äusserst langsame Entwickelung, ja, bei manchen bemerken wir sogar einen Rückgang in der Einwohnerzahl.

Nur wenige von den künstlichen Gründungen jener Zeit weisen ein rascheres Wachstum auf, so das 1393 gegründete Pleschen, das 1816: 2246, 1900 aber bereits 6364, 1905: 7553 Einwohner zählte, so Ostrowo mit 13 115 Einwohnern im Jahre 1905 gegen 1816: 3531 und Krotoschin mit 12 665 Einwohnern im Jahre 1905; das ist wohl darauf zurückzuführen, dass sie inmitten fruchtbarer Gebiete liegen und die Städte in jenem Teil der Provinz Posen nicht so dicht aneinander gerückt sind, dass sie sich gegenseitig ihr Absatzgebiet streitig machen.

Andere Städtegründungen aber besassen so wenig Lebensfähigkeit, dass sie später wieder vollständig verschwanden, wie Targowa-Gorka, Kwieciscewo, Lekno[1]), sämtlich unter der Regierung Kasimirs des Grossen (1330—1370) gegründet, während andere später wieder zu Dörfern herabsanken, so Smoguletz (Gründung von 1335), Ruda (1337)[2]), Budsin[3]) (1458), sowie einige Gründungen aus dem 18. Jahrhundert[4]): Zydowo, Radolin, Mieszkow, Neubrück. Auch aus Schlesien sind mir für diesen letzten Fall zwei Beispiele bekannt geworden, nämlich die heutigen Dörfer Schawoine und Zirkwitz bei Trebnitz, die 1252 als Städte gegründet worden sind[5]).

Im Jahre 1547 entstand die Stadt Lissa,[6]) eine Ansiedelung böhmischer Protestanten, die sich unter dem Schutze

[1]) Schmidt a. a. O. S. 155.

[2]) Schmidt S. 155.

[3]) Ebenda S. 232.

[4]) Ebenda S. 416. — Teilweise erkennt man noch heute aus dem für die ostdeutsche Stadt charakteristischen regelmässigen Grundriss (über diesen vgl. Fritz, Deutsche Stadtanlagen, Programm des Lyzeums zu Strassburg i. E., 1894), dass es sich bei diesen Dörfern um ehemalige Städte handelt.

[5]) Grünhagen, Geschichte Schlesiens I, S. 88.

[6]) Schmidt, S. 300.

Digitized by Google

des Grundherrn Raphael Leszczynski hier niederliessen; durch die Tüchtigkeit ihrer Bewohner gelangte die Stadt bald zu hoher Blüte. Auch heute noch ist sie mit 16 021 Einwohnern eine der bedeutendsten Städte der Provinz Posen. Wie Lissa ein Treffpunkt zahlreicher Strassen ist, so nimmt es auch im posenschen Bahnnetz eine wichtige Stellung ein: die Hauptlinie Breslau—Posen entsendet hier Strecken nach Glogau und nach dem Südosten der Provinz, der durch die Strecken Jarotschin—Lissa und Krotoschin—Lissa an das Verkehrsnetz angeschlossen wird.

Als es sich darum handelte, für die aus Schlesien vertriebenen Protestanten neue Wohnsitze zu schaffen, wurden in den Jahren 1638—1644 neue Städtegründungen vorgenommen[1]; es entstanden damals die Städte Rawitsch, Bojanowo, Schwersenz, Schlichtingsheim (Kr. Fraustadt) und Zaborowo, von denen es nur die ersten beiden zu erheblicherer Bedeutung gebracht haben.

II. Kirchliche Gründungen, kirchliche Einflüsse.

An dem Kolonisationswerke in den Ländern östlich der Elbe war auch die Kirche beteiligt. Häufig bestand da, wo später eine Stadt gegründet wurde, schon lange vorher ein Kloster oder eine andere kirchliche Niederlassung. Es ist ja auch ganz natürlich, dass an Orten, wo zur Zeit der kirchlichen Feste oder bei Wallfahrten von weit her die Bevölkerung zusammenströmte, sich allmählich eine dauernde Niederlassung von Menschen bildete, welche für Unterkunft und Verpflegung und Befriedigung der vielfachen Bedürfnisse der zum Teil aus weiter Ferne herbeigeeilten Fremden sorgten. So befanden sich schon zu Zeiten des heiligen Adalbert von Prag da, wo heut Tremessen und Meseritz liegen, Niederlassungen von Benediktinermönchen[2]), während Meseritz als Stadt erst 1259[3]), Tremessen gar erst 1382 als vom Kloster gleichen Namens begründet[4]) erwähnt wird. Die Stadt Wongrowitz wurde vor

[1]) Schmidt, S. 358 ff., zurückgehend auf Grünhagen, Geschichte Schlesiens II, S. 206 ff.

[2]) Schmidt, S. 43.

[3]) Ebenda S. 83.

[4]) Ebenda S. 209.

Digitized by Google

1381[1]) von dem seit 1153[2]) bestehenden Kloster des Cistercienser zu Lekno gegründet. Strelno endlich ward 1356 zur Stadt erhoben[3]), aber schon seit dem 12. Jahrhundert bestand dort eine Niederlassung der Prämonstratenserinnen.

Auch heutigen Tages noch spüren zahlreiche Städte den Vorteil, der ihnen aus ihrer Eigenschaft als kirchliche Mittelpunkte erwächst. Vor allem die Wallfahrtsorte, die, wie wir sahen[4]), sich häufig auszeichnen durch ihre Lage am Fusse eines Berges, welcher von der Wallfahrtskapelle gekrönt ist. Von welcher Bedeutung die Nähe einer solchen für eine Stadt werden kann, zeigt eine Notiz über Wartha (in den topographisch-statistischen Bemerkungen aus Schlesien im Jahre 1810, für eine Reise des Königs Friedrich Wilhelm III. behördlich zusammengestellt[5]), welche folgendermassen lautet: „Wartha, kleiner romantischer Gebirgsort, durch die dahin gehenden Wallfahrten bekannt, wodurch auch die Einwohner ihre Nahrung haben." Wenn dieser letzte Passus auch wohl etwas übertrieben ist — denn gerade bei Wartha ist neben der Eigenschaft als Wallfahrtsort noch die Lage an einer viel begangenen Passstrasse wichtig — so geht doch soviel daraus hervor, dass die regelmässig wiederkehrenden Ansammlungen einer grossen Anzahl Menschen für das Wirtschaftsleben der hier in Betracht kommenden Städte von erheblicher Wichtigkeit sind.

In diesem Zusammenhange wird auch am besten auf Gnesen hinzuweisen sein. Im Jahr 1000 wurde Gnesen der Sitz des Erzbischofs für die polnischen Länder. Diese Eigenschaft als kirchlicher Mittelpunkt eines grossen Gebietes mag viel dazu beigetragen haben, die Bedeutung des Ortes zu heben und ihn auch allmählich zum Mittelpunkt des Handels zu machen. Dazu verhalf auch die Lage an der Strasse, welche Posen mit Thorn verbindet. Auch heute noch besitzt Gnesen als Strassen- und Bahnknotenpunkt unter den Städten Posens Bedeutung, wenn es auch an Einwohnerzahl (23 726) hinter Posen und Bromberg weit zurückgeblieben ist.

---

[1]) Schmidt, S. 209.

[2]) Ebenda S. 65.

[3]) Ebenda S. 155.

[4]) s. oben S. 69 f.

[5]) Mitgeteilt von Linke in der Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens. Bd. XL. 1906. S. 232.

Digitized by Google

III. Die übrigen Städte.

Es bleibt noch eine ganze Reihe von Städten unseres Gebietes übrig, für welche sich bezeichnende Merkmale der topographischen Lage nicht ausfindig machen lassen: es handelt sich meist um im Flachland gelegene Städte, wo die Verkehrswege keinen grösseren Hindernissen begegnen und wo ihnen daher ihre Bahn nicht so genau vorgezeichnet ist wie im Gebirge, in einem seenreichen Gebiete oder etwa bei einem Flussübergange, weil hier oft auf weite Strecken nur eine einzige Stelle zur Anlage einer Brückenstadt geeignet erscheint. Daher sind hier auch die Siedelungen nicht in so hohem Masse von der natürlichen Beschaffenheit des Landes abhängig: guter Baugrund findet sich überall gleichmässig, und der Verkehr findet von allen Seiten her ungehinderten Zugang.

Einige dieser Städte sind von so untergeordneter Bedeutung, dass ihre Betrachtung kaum Interesse bieten würde, so Berun (Kr. Pless) mit 2150 Einwohnern, Festenberg (Kr. Gr.-Wartenberg), dessen Einwohnerzahl von 1816 bis 1905 um kaum 200 Seelen sich vermehrte, so Köben, Hohenfriedeberg, Tschirnau, Stroppen (sämtlich in Schlesien), die alle 1905 weniger als 1000 Einwohner zählten.

Andrerseits wäre es falsch oder gekünstelt, wollte man die geringe Bedeutung und die langsame Entwickelung solcher Städte immer nur auf ungünstige Verkehrslage zurückzuführen versuchen. Ein Hinweis auf die beiden posenschen Städte Kempen und Baranow dürfte genügen, um dies darzutun. Beide Städte liegen nur anderthalb km von einander entfernt, die Verkehrslage ist also für beide annähernd die gleiche. Trotzdem zeigt ihre Entwickelung ein sehr verschiedenes Bild: Baranow zählte 1900 nur 870 Einwohner (1890: 800), während Kempen seine Seelenzahl im Zeitraum von 1816 bis 1900 von 4500 auf 5718 vermehrte. Es kommen hier wie in vielen andern Fällen noch andere als rein geographische Momente für die Entwickelung einer Stadt in Betracht, Momente mehr zufälliger Art — vielleicht ein Brand, eine Krankheit, die den Ort verödete — deren Beurteilung dem mit der Lokalgeschichte nicht Vertrauten unmöglich ist.

Es sei daher gestattet, sich nur auf die bedeutenderen der bisher noch nicht erwähnten Städte zu beschränken. Dabei

Digitized by Google

wird es vor allem darauf ankommen, die Verkehrsverhältnisse der Städte hervorzuheben.

Neumarkt i. Schl. hat etwa dieselbe Verkehrslage wie Liegnitz, denn auch diese Stadt liegt in der Pforte, welche sich zwischen den Höhen des Katzbach- und des Katzengebirges von NW her nach Mittelschlesien öffnet. Eine Gründung des 13. Jahrhunderts, hatte es im Mittelalter Bedeutung durch die Lage an der Landstrasse, welche Breslau über Liegnitz mit Leipzig verband[1]). Jetzt ist es jedoch von Liegnitz, das sich einer noch günstigeren Lage erfreut, erheblich überflügelt.

Fraustadt i. Posen. Die seit der Mitte des 14. Jahrhunderts bestehende Stadt ist ein Knotenpunkt mehrerer Strassen, welche die zum Teil recht fruchtbare Umgegend mit der Kreisstadt verbinden. Auch wird es von der wichtigen Strasse und der Bahnlinie Glogau—Lissa berührt; es zeigt eine zwar langsame, aber stetige Entwickelung.

Grünberg i. Schl. ist weit bekannt durch seine Obst- und Weinpflanzungen, welche die freundliche Stadt umgeben. Daneben ist Grünberg ausgezeichnet durch industrielle Tätigkeit, auch finden sich in der Nähe Braunkohlen. Dies alles sowie die Lage an mehreren Strassen und der Eisenbahnlinie Breslau—Küstrin, von der sich bei dem nahen Rothenburg die Strecke nach Guben abzweigt, hat die Stadt einen raschen Aufschwung nehmen lassen. Die Einwohnerzahl, welche 1816 9125 betrug, stieg auf 16 092 im Jahre 1890 und hatte 1905 das zweite Zehntausend bereits erheblich überschritten.

Schwiebus und das benachbarte Züllichau liegen beide an wichtigen Strassen- und Bahnlinien, dieses an der Strecke Posen—Bentschen—Frankfurt a. O., jenes an der mehrfach erwähnten Verkehrslinie Posen—Leipzig, welche bei Krossen die Oder, bei Guben die Neisse trifft. Beide sind Sitze lebhafter Textilindustrie, die durch das Vorkommen von Braunkohle gefördert wird.

Sorau N.-L. ist gleichfalls als Industriestadt von Bedeutung (Weberei, Spinnerei, Tuchfabrikation) und als Bahnknotenpunkt, indem sich hier die Linien Sagan—Kottbus und Kohlfurt—Guben treffen. Wie alle Industriestädte zeigt es schnelle Zunahme der Bevölkerungsziffer: in dem Zeitraum

[1]) Heller a. a. O.

Digitized by Google

1816—1890 hat sich die Einwohnerzahl mehr als verdreifacht, heut zählt es 16 410 Einwohner.

Köslin (1905: 21 474 Einwohner) ist bemerkenswert als Hauptstadt eines Regierungsbezirkes, der zwar ziemlich dünn bevölkert, aber in seinem nördlichen Teile durch Fruchtbarkeit ausgezeichnet ist. Die Vergangenheit der Stadt reicht bis ins 13. Jahrhundert zurück, ein rascheres Anwachsen macht sich jedoch erst seit dem letzten Jahrhundert bemerkbar.

Konitz, mit 11 014 Einwohnern (1905) ein ziemlich bedeutender Strassen- und Eisenbahnknotenpunkt (Linie Schneidemühl—Dirschau, von der sich hier die Strecken nach Neustettin und Graudenz abzweigen). Einige Kilometer nördlich der Stadt liegt eine Seengruppe, die zwar einzelne Passagen aufweist, aber doch von den Strassen südlich umgangen wird.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

Vita.

Am 28. Oktober 1884 wurde ich, Ernst Paul Julius Hoffmann, evangelischer Konfession, zu Kattowitz als Sohn des Gymnasialdirektors Prof. Dr. Hoffmann und seiner Gattin Klara, geb. Wohlfahrt, geboren. Seit Ostern 1894 besuchte ich das Gymnasium meiner Vaterstadt, von dem ich im März 1903 mit dem Zeugnis der Reife entlassen wurde. Ich studierte darauf in Breslau bis Ostern 1905 Geographie, Geschichte und Germanistik. Im S. S. 1905 wandte ich mich nach Kiel, um hier meine Studien fortzusetzen. Das Doktorexamen bestand ich am 29. Juni 1907.

Meine akademischen Lehrer waren die Herren Baumgarten, Caro †, Cichorius, Ebbinghaus, Franz, Frech, Grünhagen, Hoffmann, Kampers, Kaufmann, Koch, Kükenthal, Leonhard, Partsch, Ziekursch in Breslau, Daenell, Eckert, Kauffmann, Krümmel, Martius, Mensing, Mühlau, Neumann, Rodenberg, Strömgren, Tönnies, Unzer, Volquardsen, Wolff in Kiel. Ihnen allen fühle ich mich zu aufrichtigem Dank verpflichtet, besonders Herrn Professor Krümmel, der mir die Anregung zu der vorliegenden Arbeit gab und mich bei ihrer Abfassung mit seinem Rate unterstützt hat.

Digitized by Google

DDC-1
H7
186575
Hoffman.

Digitized by Google